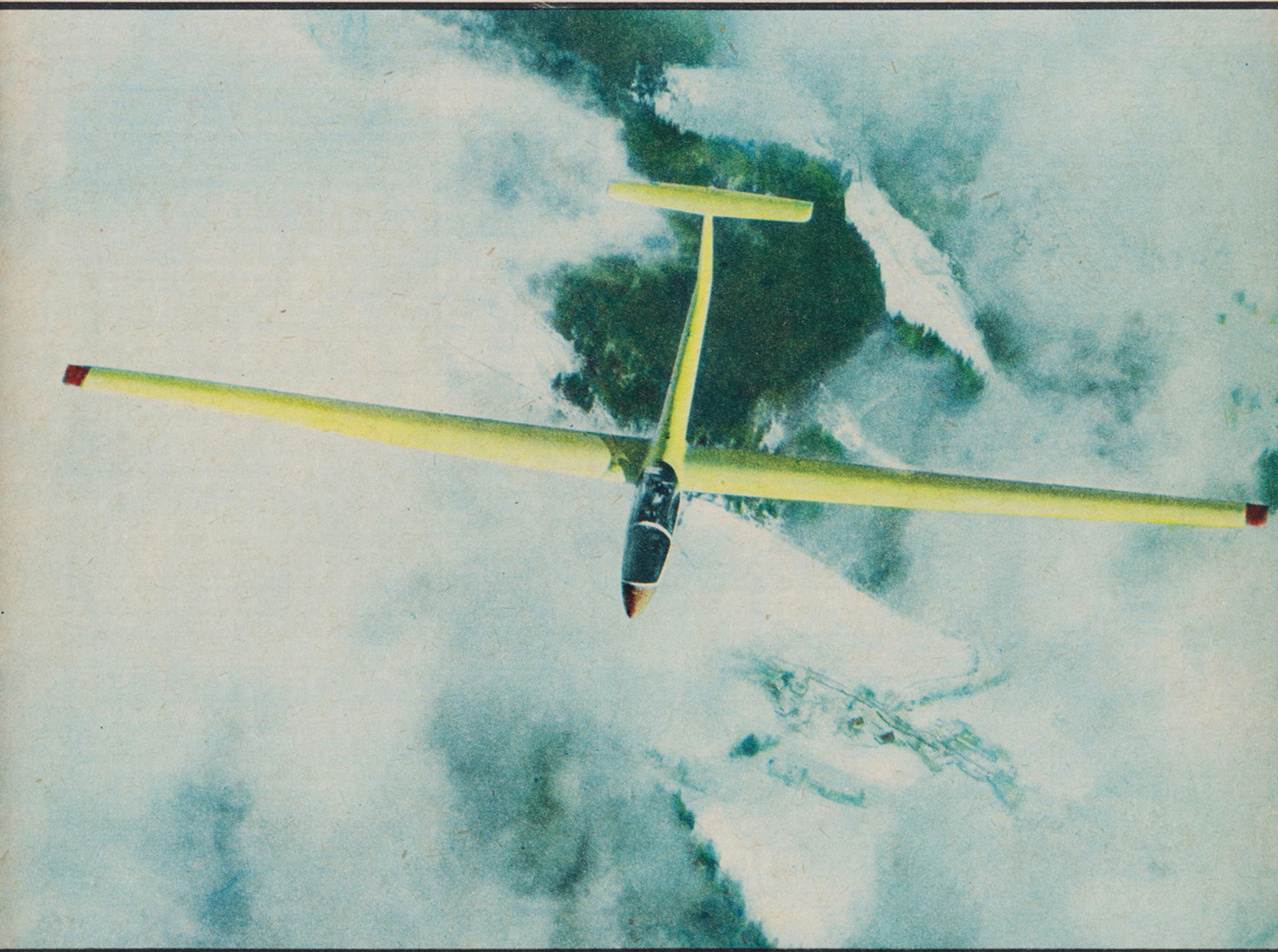
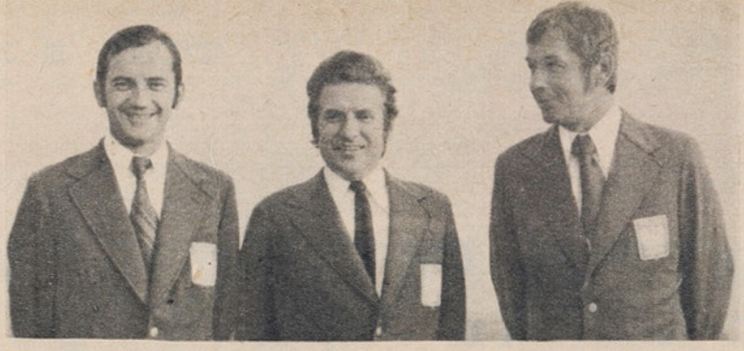
TYGODNIK ● 11.07.1976

CENA 3 ZŁ

28
1305

SKRZYDLATA POLSKA





DUŻY SUKCES SZYBOWNIKÓW W FINLANDII

Tradycyjnie już pogoda była największym przeciwnikiem pilotów. Podobnie jak w poprzednich mistrzostwach w Lesznie, Marfie, Vrsac i Waikerie — tak i w Räyskälä w Finlandii, uczestnicy XV SzMŚ musieli do ostatniego dnia walczyć z przeciwnościami aury. A rywalizacja w tym roku była bardzo ostra. Zanosiło się na to, iż mistrzostwa nie zostaną zaliczone. Zawodnikom klasy otwartej udało się przeprowadzić 7 konkurencji, natomiast klasy standard — tylko 5.

I znów, jak niemal ze wszystkich poprzednich mistrzostw, (z wyjątkiem Leszna w 1968 r.!) polscy piloci przywożą medale. Debiutujący w mistrzostwach Julian Ziobro wywalczył medal srebrny, Henryk Muszczyński natomiast, w swym trzecim starcie w mistrzostwach zdobył medal brązowy. Obaj w klasie otwartej. Od czwartku (24.VI) do soboty przeprowadzono trzy konkurencje w klasie otwartej. Były to: trójkąt 480 km zamieniony na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie, trójkąt 349 km oraz trójkąt 234 km, również zamieniony na przelot odległościowy (warunki termiczne nadal były trudne, często zmieniające się, skomplikowane i wymagające wszechstronnych umiejętności). W tej trudnej próbie Polacy odgrywali czołowe role, choć w piątkowej konkurencji (trójkąt 349 km) zajęli nieco dalsze miejsca: Ziobro — 9, a Muszczyński — 16. Po tym dniu Ziobro awansował na drugie miejsce. W sobotę bowiem Ziobro i Muszczyński uzyskali trzecią odległość dnia. Ostatecznie Ziobro umocnił się na drugim miejscu, Muszczyński natomiast z czwartego awansował na trzecie. W tym ostatnim dniu wielkim pechowcem okazał się Anglik Fitchett, który z trzeciej spadł na 18 pozycję.

Henryk Poźniak wprawdzie nie zdobył medalu, ale wywalczył miejsce czwarte. Był nawet po czterech konkurencjach na trzeciej pozycji, lecz w piątek (25.VI) w piątej i — jak się okazało — ostatniej konkurencji, uzyskał słaby wynik, miał dopiero 22 czas dnia na trasie trójkąta 300 km (Kępka był 18) i ponownie spadł na 4 miejsce.

Analizując wyniki naszych reprezentantów, trzeba stwierdzić, że spisali się oni bardzo dobrze.

Nie można zapominać, że była to zasługa tak samych zawodników, jak również całej ekipy — trenera Józefa Dankowskiego, naziemnych nawigatorów, mechaników szybowcowych i specjalistów od urządzeń pokładowych. W Räyskälä odniosły również wielki sukces polskie „Jantary-2", wyprodukowane w bielskich PZL. Wzbudzały one zainteresowanie od początku mistrzostw. Należały do najlepszych szybowców tegorocznych mistrzostw świata. W pierwszej siódemce klasy otwartej znalazły się aż trzy „Jantary" — na 2, 3 i 7 pozycji, bowiem Amerykanin Johnson, który też latał na polskim szybowcu, zajął 7 miejsce. A potwierdzeniem klasy szybowców z Bielska było przyznanie Złotego Pucharu FAI dla „Jantara-1" pilotowanego przez Węgra Istvana Hahnera, który uzyskał najlepsze miejsce wśród zawodników startujących na szybowcach 19-metrowych.

Kierownik ekipy polskiej — Tadeusz Rejniak, oświadczył po zakończeniu mistrzostw, że wszyscy zawodnicy zasłużyli na słowa pochwały za dobre wyniki, a przede wszystkim ofensywny styl latania, bojowość i wykazanie wysokich umiejętności w skomplikowanych warunkach termicznych, jakie panowały przez całe mistrzostwa. Słowa te potwierdził w rozmowie telefonicznej z przedstawicielem „Skrzydlatej Polski" nowo kreowany mistrz świata klasy standard — Ingo Renner (Australia). Powiedział m.in.: „Tegoroczne mistrzostwa były niezwykle trudne, a rywalizacja tak wielka, że aż się wierzyć nie chce. O kolejności czołówki decydowało nieraz kilka punktów. Trudne to były mistrzostwa z uwagi na skomplikowane warunki atmosferyczne, które określiłbym jako „szczęściarskie". Oczywiście cieszę się, że szczęście uśmiechnęło się do mnie, ale współczuję jednocześnie doskonałemu pilotowi Franciszkowi Kępce, który już w pechowej dla siebie pierwszej konkurencji pogrzebał szanse walki o czołowe miejsce. Mimo to twierdzę, że Polacy należeli do tych, którzy nadawali ton walce w obu klasach."

Korzystając z okazji zapytaliśmy Rennera, czy będzie bronił tytułu mistrza świata w następnych mistrzostwach, jeśli odbędą się one w Lesznie Wlkp. „Oczywiście, chętnie przyjadę do Polski, ale — dodał szybko Renner — najpierw będę musiał zakwalifikować się do reprezentacji Australii."

Tyle na gorąco, tuż po zakończeniu mistrzostw. Na łamach „Skrzydlatej" nie raz jeszcze powracać będziemy do nich, szczegółowo analizując ich przebieg.

PEŁNE POPARCIE DLA POLITYKI PARTII I RZĄDU

W całym kraju odbyły się masowe wiece, na których ludzie pracy wyrażali poparcie dla polityki partii i dla rządu, konsekwentnie wcielającego tę politykę w życie. Potwierdzali swoje stanowisko w sprawie projektowanych zmian w strukturze cen i zasad ich rekompensaty oraz decyzji rządu o dalszych pracach związanych z przesyłanymi uwagami na ten temat. Opinie wyrażone na wiecach potwierdziły dojrzałość polityczną, znajomość realiów życia społeczno-ekonomicznego kraju i jego powiązań z gospodarką światową.

Uczestnicy wieców wyrażali zdecydowaną dezaprobatę dla tych, którzy zakłócili tok konsultacji i porzucili pracę. Z głębokim oburzeniem mówiono na wiecach o wypadkach naruszenia porządku publicznego, o hańbiących ekscesach. Z trybun wiecowych padały słowa najostrzejszego potępienia uczestników gorszących zajść. Problemy zaprezentowane w projekcie rządowym — stwierdzano — dotyczą najżywotniejszych spraw bytu narodowego i muszą być rozważane w atmosferze spokoju i powagi, w klimacie rzeczowej, konstruktywnej dyskusji. Jest to niezbędne dla wypracowania najlepszych, najbardziej odpowiadających każdej polskiej rodzinie koncepcji. Na wiecach stwierdzono, że tylko rzetelną pracą zapewni się lepsze życie rodzinom i silną pozycję Polski w świecie.

Do I sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka, do premiera Piotra Jaroszewicza nieprzerwanie napływają setki telegramów i listów z całego kraju, wyrażających pełne poparcie dla polityki partii i rządu, dla programu wytyczonego przez VI Zjazd PZPR i konsekwentnie rozwiniętego przez VII Zjazd Partii. W listach i telegramach przedstawiciele wszystkich grup zawodowych i społecznych, reprezentanci wszystkich pokoleń wyrażają swe pełne zaufanie i poparcie dla kierownictwa partyjno-rządowego, dla realizacji programu dalszego rozwoju naszej ludowej Ojczyzny.

Końcowe wyniki mistrzostw

Klasa otwarta (7 konkurencji):

1.	George Lee (W. Brytania)	AS-W 17	4594 pkt.
2.	**JULIAN ZIOBRO (POLSKA)**	**„Jantar-2"**	**4535 pkt.**
3.	**HENRYK MUSZCZYŃSKI (POLSKA)**	**„Jantar-2"**	**4491 pkt.**
4.	Klaus Holighaus (RFN)	„Nimbus-II"	4471 pkt.
5.	Richard Butler (USA)	Glasflügel 604	4445 pkt.
6.	Bert Zegels (Belgia)	AS-W 17	4357 pkt.
7.	Richard Johnson (USA)	„Jantar-2"	4269 pkt.

Klasa standard (5 konkurencji):

1.	Ingo Renner (Australia)	4056 pkt.
2.	Gunnar Karlsson (Szwecja)	4048 pkt.
3.	George Burton (W. Brytania)	3924 pkt.
4.	**HENRYK POŹNIAK (POLSKA)**	**3802 pkt.**
5.	Tom Beltz (USA)	3735 pkt.
6.	Gyoergy Petroczy (Węgry)	3697 pkt.
18.	**FRANCISZEK KĘPKA (POLSKA)**	**3271 pkt**

M.S.

Na zdjęciu — od prawej: Pierwszy wicemistrz świata w klasie otwartej Julian Ziobro, drugi wicemistrz Henryk Muszczyński i zdobywca 4 miejsca w klasie standard Henryk Poźniak.

Zdjęcie: B. Koszewski

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- **POLSKA 76**
- **7 DŁUGICH MINUT**
- **RAJD PO NOWYCH WOJEWÓDZTWACH**
- **POLSKI SZYBOWIEC LAMINATOWY SZD-42 „JANTAR-2"**
- **LATANIE ROZPOCZYNA SIĘ NA ZIEMI**
- **PIERWSZY Z BRADLEY**

NASZA OKŁADKA:

Polski wysokowyczynowy szybowiec laminatowy SZD-41 „Jantar — Standard", którego opis techniczny zamieszczamy na stronach 7—9. Na szybowcach tego typu startowali w tegorocznych mistrzostwach świata Polacy, Amerykanin oraz Węgrzy.

Zdjęcia: Wojciech Gorgolewski

NA HORYZONCIE

POWIETRZNI STRAŻACY

W lecie mnóstwo ludzi biwakuje w lasach, więc z łamów prasy, radia i telewizji stale płyną głosy upominania i ostrzeżeń: Ostrożnie z ogniem! Bywało i bywa przecież niejeden już raz, że turyści, wycieczkowicze pozostawiali nie wygaszone ogniska, które są często przyczynami pożarów. Chociaż, jak wykazują statystyki, najgroźniejsze pożary wybuchają w lasach nie w niedzielę i święta, a właśnie w dni robocze, kiedy mniej ludzi przebywa i obozuje w lasach, a co za tym idzie — trudniej dostrzec od razu ogniska zapalne. Znacznie łatwiej zauważyć je można z powietrza — z patrolujących masywy leśne samolotów czy śmigłowców.

Lotnictwo ma już znaczne osiągnięcia w walce z pożarami lasów. Także i u nas — w Polsce. Od wielu lat zarządy okręgowe lasów państwowych nawiązały pod tym względem owocną współpracę z niektórymi aeroklubami, których samoloty patrolują lasy, bądź w specjalnych lotach zleconych lub w ramach lotów szkolno-treningowych. Wiele można by podać przykładów, kiedy to za pomocą samolotu, wyposażonego w radio, udało się szybko powiadomić odpowiednie jednostki straży pożarnej i służbę leśną, dzięki czemu akcja gaszenia pożaru mogła rozpocząć się nieporównanie szybciej niż przy tradycyjnej łączności naziemnej. Ostatnimi czasy do akcji rozpoznawczej włącza się coraz częściej również śmigłowce.

Ale, to tylko jedna, chociaż bardzo ważna, strona możliwości udziału lotnictwa w akcji przeciwpożarowej. Nazwałbym te działania akcją profilaktyczną ochrony przeciwpożarowej. Znacznie skuteczniejszy jest i może być udział lotnictwa w bezpośrednim gaszeniu pożarów. Mówią o tym przykłady z innych krajów. W Związku Radzieckim, na przykład, istnieje zawodowa powietrzna straż pożarna, świetnie wyposażona w sprzęt latający i mająca doskonale wyszkolonych powietrznych strażaków, których nie wahałbym się przyrównać pod tym względem do komandosów. W wypadku dużego pożaru samoloty i śmigłowce mogą przerzucać szybko sprzęt i ludzi oraz dzięki specjalnym środkom gaśniczym mają możliwość skutecznego atakowania (gaszenia) pożaru z pozycji pionowej, mając ku temu lepszą orientację z góry.

My, w kraju, nie mamy wprawdzie jeszcze na razie oddziałów powietrznej straży pożarnej, chociaż wydaje się, że sprawa dojrzała do rozwiązania. Ważne jest natomiast, że rolę lotnictwa docenia się coraz bardziej w walce z pożarami, tak w zarządach lasów państwowych jak i w Komendzie Głównej Straży Pożarnych.

Ciekawe doświadczenia ma w tym zakresie Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych. Na przykład, jeden wynajęty z PUL-u An-2 wykrył w samym tylko województwie zielonogórskim 30 procent ognisk zapalnych. Aeny dały się też dobrze poznać w akcji gaszenia pożarów. Wydaje się, że PUL-owi przypada w akcji przeciwpożarowej rola wiodąca — specjalizacyjna. Jest to jeszcze jeden ważny odcinek działania lotnictwa cywilnego dla gospodarki narodowej.

Ikarus

Gen. bryg. pil. dr Józef Kowalski, w towarzystwie wicedyrektora ZRLiLK Jerzego Pikuły (z lewej) i dyrektora Centralnego Portu Lotniczego Edwarda Biernata — na terenie Międzynarodowego Dworca Lotniczego na Okęciu w Warszawie.

NIE ZABRAKNIE MIEJSCA I SZANS DLA LOTNICTWA CYWILNEGO

ROZMOWA Z PRZEWODNICZĄCYM SEJMOWEJ PODKOMISJI TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO posłem JÓZEFEM KOWALSKIM

Jak już informowaliśmy, siedmioosobowa grupa posłów na Sejm PRL wchodzących w skład sejmowej Podkomisji Transportu Drogowego i Lotniczego, której przewodniczył poseł Józef KOWALSKI, Komendant WOSL w Dęblinie, spotkała się z kierownictwem lotnictwa cywilnego oraz zwiedziła niektóre obiekty lotnicze na Okęciu. O wrażenia z tej wizyty przedstawiciel naszej redakcji poprosił przewodniczącego podkomisji, gen. bryg. pil. dra Józefa Kowalskiego.

SKRZYDLATA POLSKA: — Z uwagi na świeżą jeszcze kadencję nowego Sejmu, był to zapewne jeden z pierwszych, roboczych dni Podkomisji; ciekawe więc, jakie cele postawiła przed sobą w tym dniu Podkomisja?

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Pragnęliśmy jako posłowie Sejmu nowej kadencji, a jednocześnie jako członkowie Podkomisji Transportu Drogowego i Lotniczego, zapoznać się z wykonaniem zadań narodowego planu społeczno- gospodarczego na określonych odcinkach resortu komunikacji w 1975 r., a jednocześnie przyjrzeć się bliżej osiągnięciom, warunkom i perspektywom rozwoju oraz ewentualnym kłopotom lotnictwa cywilnego. Bez takiego wstępnego i możliwie wszechstronnego rozeznania trudno by przecież było zabrać się do pracy i liczyć w niej na jakieś rezultaty. Mówiąc krótko — był to dzień naszego, poselskiego rekonesansu.

SKRZYDLATA POLSKA: — Sądząc z programu, był to dzień pracowity.

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Istotnie, program był napięty i wymagał sporego natężenia uwagi. Zaczęliśmy bowiem od spotkania z kierownictwem Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, na którym otrzymaliśmy mnóstwo informacji obszernych i wyczerpujących, lecz wymagających bardzo analitycznego odbioru. Uwagę naszą bardzo też absorbowało zwiedzanie niektórych urządzeń i obiektów, takich jak system automatycznej rezerwacji miejsc w samolotach, dworce lotnicze na Okęciu, Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego oraz baza techniczna PLL LOT.

SKRZYDLATA POLSKA: — Czyżby z tego wynikało, że organizatorzy spotkania i gospodarze podejmujący Podkomisję postanowili przytłoczyć ją nadmiarem informacji i wrażeń?

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Nie, bynajmniej nie odnieśliśmy takiego wrażenia. Przeciwnie — uważam, że organizacja dnia była doskonała, informacje nadzwyczaj rzeczowe, a ich ilustracja poglądowa skoncentrowana na właściwie wytypowanych obiektach.

SKRZYDLATA POLSKA: — Zacznijmy więc może od informacji. Które z nich okazały się najbardziej interesujące i do przyszłej pracy Podkomisji najbardziej przydatne?

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Trudno by tu było wyodrębnić jakieś specjalnie „naj". Ważna jest całość. Ta zaś ułożyła się w dość obszerny, lecz zarazem logiczny i przejrzysty obraz. A możliwe to było m. in. dzięki dostarczeniu nam już wcześniej pisemnych opracowań, rozwiniętych następnie w informacjach dyrektora CZLC — Mieczysława Romana, dyrektora PLL LOT — Włodzimierza Wilanowskiego, wicedyrektora ZRLiLK — Jerzego Pikuły i innych. Z informacji tych dowiedzieliśmy się nie tylko o osiągnięciach, jakie lotnictwo cywilne odnotowało na swym koncie w ostatnich latach, lecz także o wielu brakach, bolączkach oraz potrzebach. Przy omawianiu tych ostatnich odnieśliśmy jednakże dość podnoszące na duchu wrażenie. Głównie dzięki stanowisku, jakie w odniesieniu do tych spraw zajął obecny na spotkaniu podsekretarz stanu, pierwszy zastępca ministra komunikacji — dr Romuald Pietraszek. Szczególnie krzepiąco brzmiały te fragmenty jego wystąpienia, z których wynika, że lotnictwo odgrywać będzie coraz większą rolę w naszym systemie transportowym i że w związku z tym może liczyć na większą pomoc i przychylne traktowanie w ogólnej polityce resortu komunikacji. W najbliższych latach ma to znaleźć m. in. wyraz we wzroście nakładów inwestycyjnych, zwłaszcza na infrastrukturę lotniczą. Z dużą uwagą i przyjemnością przyjęliśmy też informację pierwszego zastępcy ministra komunikacji, zapowiadającą opracowanie rządowego programu kompleksowego rozwiązania wszystkich spraw lotnictwa cywilnego. Brak bowiem takiego programu zaliczyć by chyba należało do podstawowych przyczyn wszystkich dotychczasowych niedomagań i niedorozwoju lotnictwa cywilnego.

SKRZYDLATA POLSKA: — Jednakże najlepszy nawet program rządowy nie spełni swego zadania, jeśli nie znajdzie on należytego zrozumienia instytucji i osób na szczeblach pośrednich oraz w instytucjach bezpośrednio odpowiedzialnych za jego realizację. Ciekawe więc, jaka jest ocena Podkomisji co do szans spełnienia tych właśnie warunków?

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Sądzę, że można być dobrej myśli. Jak już bowiem wspomniałem, wiele wskazuje na to, że lotnictwo ma coraz przychylniejszy klimat w samym resorcie komunikacji. Ponadto bardzo podobał się nam sposób widzenia spraw przez CZLC, przedstawiony w informacji dyrektora M. Romana, a ujęty w czterech następujących punktach: 1) polityczna i ekonomiczna rola lotnictwa cywilnego; 2) znaczenie lotnictwa cywilnego w nowym podziale administracyjnym naszego państwa; 3) lotnictwo cywilne, a obronność kraju; 4) rezerwy możliwe do uruchomienia na obecnym etapie rozwoju lotnictwa cywilnego. W odniesieniu do każdego z tych punktów zanotowaliśmy sobie wiele bardzo cennych tez, trafnych spostrzeżeń i śmiałych postulatów. Jeśli do tego dodać zapał i ofiarność wszystkich tych ludzi, z których pracą, wizytując Okęcie, zetknęliśmy się na szczeblach najniższych, to chyba możemy być spokojni: rządowy program rozwoju lotnictwa cywilnego nie utknie na szczeblach niższych.

SKRZYDLATA POLSKA: — W czym — jak lotnicy mają nadzieję — dopomoże również sejmowa Podkomisja Transportu Drogowego i Lotniczego.

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Będziemy się starali czynić to, dokładając maksimum swych sił i wykorzystując maksimum swych możliwości. Obliguje nas bowiem do tego dokonany wśród posłów podział pracy, a przedtem jeszcze dyrektywa tej rangi, co Uchwała VII Zjazdu PZPR, którą — jako adresowaną do siebie — przyjął cały naród. A Uchwała ta przecież głosi: „W transporcie lotniczym trzeba zapewnić dalsze zwiększenie przewozów międzynarodowych i krajowych. Rozwinięcia wymaga również lotnictwo gospodarcze i sanitarne".

SKRZYDLATA POLSKA: — Jak wiadomo, dla lotnictwa cywilnego przychylniejszą niż wszystkie poprzednie dokumenty tej rangi była Uchwała VI Zjazdu Partii. W wyniku owej Uchwały zaczęto pracować nad wspomnianym już programem kompleksowego rozwiązania wszystkich spraw lotnictwa cywilnego. Jednakże wciąż jeszcze o programie tym mówi się w czasie przyszłym. Czy więc — jeśli takowy nie zostanie sformułowany w najbliższym czasie — będzie się można spodziewać w tej sprawie stosownej interpelacji na forum Sejmu?

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Z informacji jakimi dysponujemy wynika, że nie zajdzie chyba taka potrzeba; wszystko wskazuje na to, że w planach dalszego, dynamicznego rozwoju kraju nie zabraknie miejsca i szans dla rozwoju lotnictwa cywilnego.

SKRZYDLATA POLSKA: — Ci, którzy znają bliżej obywatela Generała, liczą też zapewne, iż nie bez wpływu na aktywność Podkomisji będą Jego długoletnie związki z lotnictwem i bogate w tym względzie doświadczenie.

Na zdjęciu u góry: Grupa członków sejmowej Podkomisji Transportu Drogowego i Lotniczego, z prewodniczącym posłem Józefem Kowalskim, podczas zwiedzania Krajowego Portu Lotniczego na Okęciu. Zdjęcie niżej: Posłowie w Centrum Ruchu Lotniczego na Okęciu. Zdjęcia: M. Kobrzyński

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — No cóż, w tym roku naliczono mi już 58 lat wysługi w lotnictwie, jako że praca w powietrzu liczy się podwójnie. Na ile jednak doświadczenie zdobyte w tym okresie okaże się pomocne w poselskiej pracy, okaże się w praktyce. W każdym razie tych, którzy liczą na to, mogę zapewnić: nie braknie mi serca i — jak mam nadzieję — energii do pracy, aby program zawarty w Uchwale VII Zjazdu został w całości wykonany. Odnoszę ponadto wrażenie, że dobrymi ambasadorami lotnictwa w Sejmie będą wszyscy pozostali członkowie Podkomisji, na których pomoc ja z kolei liczę; w tym zwłaszcza na pomoc wiceprzewodniczącego Komisji Transportu i Łączności — posła Józefa Drzewieckiego.

SKRZYDLATA POLSKA: — Wszystko to, razem wziąwszy, pozwala więc rokować jak najlepsze nadzieje. Ale wracając do lotniczych doświadczeń Obywatela Generała: czy zawodowa znajomość przedmiotu pozwoliła Obywatelowi Generałowi zwrócić, podczas wizyty, uwagę na coś szczególnego?

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Chyba tak. Mianowicie: na aktualną sytuację oraz potrzeby w zakresie doskonalenia organizacji ruchu lotniczego oraz systemu kierowania tym ruchem. Po zwiedzeniu Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego oraz po wysłuchaniu związanej z tym informacji poprosiłem o sporządzenie w tej sprawie specjalnego raportu, który zreferujemy Komisji Sejmowej, w celu ewentualnego przyspieszenia niezbędnych decyzji i spełnienia niektórych postulatów wysuwanych przez służbę ruchu lotniczego.

SKRZYDLATA POLSKA: — A jakie jeszcze inne plany i postulaty wydają się Podkomisji najgodniejsze uwagi i realizacji?

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Nie będę wspominał o tych, co do których zapadły już decyzje. Jak np. budowa nowej — sprowadzonej z importu — hali przylotów w celu rozładowania ogromnego już dziś tłoku na Międzynarodowym Dworcu Lotniczym na Okęciu. Budowa tej hali — jak słusznie ktoś zauważył podczas naszej wizyty — kryje jednakże w sobie pewne niebezpieczeństwo. Istnieje mianowicie obawa, iż odegrać ona może rolę psychologicznego hamulca przy ostatecznym podejmowaniu decyzji o budowie Okęcia II, czyli nowego dworca międzynarodowego na Okęciu. Rozumiemy te obawy i ze swej strony uważamy, że niezależnie od nowej hali budowa Okęcia II jest nadal sprawą aktualną.

Podczas wizyty na Okęciu zwiedziliśmy, jak już wspomniałem, nowy dworzec krajowy. Zwróciła naszą uwagę jego stosunkowo duża funkcjonalność, mimo prostoty konstrukcji. Jest wniosek ewentualnego powielenia tego dworca na innych, pilnie potrzebujących tego lotniskach. Wniosek ten wydaje się nam również bardzo słuszny. Zwłaszcza że w związku z nowym podziałem administracyjnym kraju zapotrzebowanie na tego typu obiekty będzie rosło.

SKRZYDLATA POLSKA: — Czy do Obywatela Generała, jako przewodniczącego Podkomisji, też wpłynęły już w tej sprawie jakieś konkretne propozycje?

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Oficjalnie — nie. Nieoficjalnie jednak sugerowano mi starania o ewentualne uruchomienie komunikacji lotniczej z takimi miastami jak Lublin, Krosno, Nowy Targ, gdzie istnieją dogodne lotniska miejscowych aeroklubów. Myślę przy tym, że sugestie takie będą płynąć także z innych miast; zwłaszcza z tych, które awansowały do rangi województw.

SKRZYDLATA POLSKA: — Tak, ale to na razie tylko nowe potrzeby. Jak natomiast przedstawiają się szanse ich realizacji?

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Na pewno nie da się zaspokoić wszystkich potrzeb natychmiast i równocześnie. Stopniowo jednak trzeba im będzie wychodzić naprzeciw. Jak słusznie przy tym twierdzą towarzysze z CZLC, trzeba to będzie robić z wyobraźnią, tzn. już dziś przygotowywać grunt — dosłownie i w przenośni — pod przyszłe lotniska i porty z myślą o przyszłych samolotach. Doraźnie natomiast — jak to sugestywnie określił pierwszy zastępca ministra komunikacji R. Pietraszek — najtrafniejszym modelem rozwiązania jest Słupsk, gdzie sprawę w swoje ręce wzięli gospodarze miasta i województwa, biorąc za punkt wyjścia istniejące już lotnisko i gwarantując wykonawstwo oraz moce przerobowe niezbędne przy wznoszeniu nowych obiektów lotniskowych; jest to bardzo prawidłowa metoda.

SKRZYDLATA POLSKA: — A któremu z miast zamierza Obywatel Generał pójść w sukurs osobiście i w pierwszej kolejności?

PRZEWODNICZĄCY KOMISJI: — To już z lekka zakrawa na pytanie o protekcjonizm. Mimo to przyznam się szczerze: Krosnu i Lublinowi. Temu ostatniemu przede wszystkim, ze względu na długie i pełne obustronnych korzyści tradycje współpracy Lublina i dęblińskiej szkoły. Tradycje wszak zobowiązują. A ponadto Lublin ma szereg mocnych atutów. Chociażby z uwagi na przyszłe potrzeby nowego zagłębia węglowego.

SKRZYDLATA POLSKA: — Co chyba nie oznacza, że inni nie mogą liczyć na przychylność Podkomisji w realizacji swych lotniczych ambicji i planów?

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI: — Stanowczo — nie oznacza. Bo lotnictwo cywilne będzie tylko wtedy prężnym i użytecznym organizmem, jeśli rozwijać się będzie we wszystkich swych postaciach i formach oraz z mniej więcej równym na terenie całego kraju dynamizmem.

Rozmawiał: WIKTOR WIONCZEK

pierwsze matury w Liceum Lotniczym

Liceum Lotnicze przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie powstało w 1972 roku. Jest najmłodszym spośród średnich szkół zawodowych w kraju. Wówczas — raczkowało, i nie było pewności jak się rozwinie. Wprawdzie organizatorów cechował autentyczny entuzjazm — ale nie brakło i kłopotów. Wtedy jeszcze uczniowie chodzili w tym, w czym przyjechali do Dęblina. W rok później przywdziali mundurki z lotniczymi emblematami. Chodziło o to, aby młodzież zapaloną do lotnictwa przyciągnąć do przyszłego zawodu, rozbudzić wśród niej zamiłowanie i ukazać romantykę służby na podniebnych szlakach.

Eksperyment potwierdził potrzebę istnienia szkoły, do której garnie się coraz więcej kandydatów ze wszystkich stron kraju.

I oto po czterech latach wytężonej nauki — pierwsze matury, które absolwentom Liceum Lotniczego otwierają drzwi do kolejnej kariery. Wszyscy maturzyści po wakacjach rozpoczynają studia w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej. Mają zapewnione przyjęcie — bez egzaminów.

Nie jest to żadna taryfa ulgowa. Po prostu w trakcie nauki w Liceum jego uczniowie uczą się przedmiotów, które wprowadzają ich w tajniki lotu. Poznają sprzęt pod względem teoretycznym i praktycznie uzyskują licencje pilotów samolotów tłokowych, odznaki skoczków spadochronowych. Wraz ze świadectwami dojrzałości, na zakończenie nauki, otrzymali tytuły mechanika osprzętu lotniczego. Posiadają więc należyte przygotowanie na przyszłych pilotów samolotów odrzutowych.

Uroczystość wręczenia matur miała tu nieco odmienny przebieg. Uczestniczyli w niej: minister oświaty i wychowania **Jerzy Kuberski**, wiceminister tego resortu gen. dyw. **Zygmunt Huszcza**, szef sztabu Dowództwa Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **Józef Sobieraj** i komendant WOSL gen. bryg. pil. dr **Józef Kowalski**.

Pierwszymi prymusami szkoły zostali: **Wacław Kocój** (średnia wyników w nauce 4,75), **Włodzimierz Bień i Jerzy Sądek.**

W czasie uroczystości minister Jerzy Kuberski udekorował 25 nauczycieli i wychowawców Medalami Komisji Edukacji Narodowej. Otrzymali je m.in. dyrektor Liceum ppłk **Emil Początek**, płk rez. **Ignacy Kurpian**, płk **Jan Sokołowski, Witold Guzowski** i **Marta Jakubowska.**

Następnie na lotnisku dęblińskim odbyły się pokazy skoków spadochronowych i akrobacje na szybowcach w wykonaniu grupy uczniów Liceum Lotniczego, którzy po wylądowaniu w bezpośrednich rozmowach z kierownictwem resortu oświaty i wychowania dzielili się wrażeniami z powietrznych harców.

Maturzystom Liceum Lotniczego wypada życzyć udanych wakacji i pomyślnych startów już w podchorążackich mundurach.

J.Ch.

Wiceminister oświaty i wychowania gen. dyw. Zygmunt Huszcza (drugi od lewej) i komendant WOSL gen. bryg. pil. dr Józef Kowalski wśród uczniów Liceum Lotniczego.

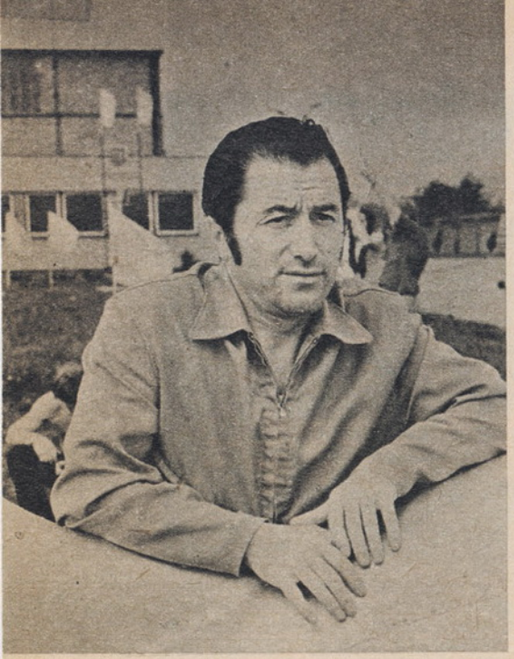
Minister oświaty i wychowania Jerzy Kuberski wręcza wychowawcom i nauczycielom Liceum Lotniczego nagrody oraz Medale Komisji Edukacji Narodowej.

Trójka prymusów: Wacław Kocój, Włodzimierz Bień i Jerzy Sądek (jego ojciec brał udział w lotniczej Bitwie o Anglię) otrzymuje gratulacje od ministra Jerzego Kuberskiego.

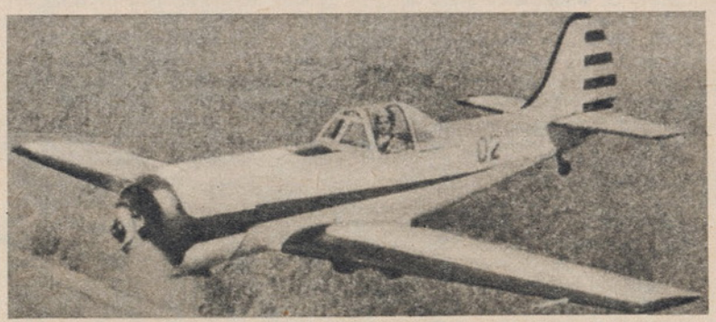
Uroczystości pod pomnikiem bohaterskich lotników polskich, wychowanków sławnej szkoły dęblińskiej.

Zdjęcia: WAF — T. Szczepaniak

mistrzowi potrzebna FANTAZJA



Kasum Gusejnowicz Nażmudinow, trener kadry pilotów akrobacyjnych ZSRR.



Nowy radziecki samolot akrobacyjny Jak-50. Zdjęcia: H. Kucharski i „Krylia Rodiny"

Czołowi piloci akrobacyjni świata pilnie przygotowują się do najważniejszego w rb. występu. Już bowiem wkrótce, w dniach 23 lipca — 5 sierpnia 1976 r., odbędą się w Kijowie SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA W AKROBACJI. Wyjątkowo starannie do kijowskich mistrzostw przygotowują się piloci radzieccy, zaliczani do najlepszych na świecie. O przygotowaniach gospodarzy do tej wielkiej imprezy mamy okazję rozmawiać z trenerem kadry narodowej radzieckich akrobatów KASUMEM NAŻMUDINOWEM.

— Jak przebiegają przygotowania do Samolotowych Mistrzostw Świata w Akrobacji? — pytamy na wstępie naszej rozmowy K. Nażmudinowa.

— Przygotowania te można podzielić na dwa rodzaje — organizacyjne i sportowe. O przygotowaniach organizacyjnych mogę powiedzieć, że przebiegają one bardzo sprawnie. Czuwa nad tym specjalny komitet organizacyjny. Chcemy, aby piloci z całego świata znaleźli na kijowskim lotnisku Czajka wszystko, co jest im niezbędne do pomyślnego uczestnictwa w tej wielkiej imprezie. Oczywiście, jako trener jestem w stanie powiedzieć więcej o przygotowaniach sportowych naszych pilotów — odpowiada K. Nażmudinow.

— Wspomniał Pan o udziale w mistrzostwach pilotów z całego świata...

— Rzeczywiście, mistrzostwa w Kijowie zapowiadają się rekordowo pod względem liczby zgłoszonych państw. Poza tymi, których reprezentanci od lat biorą udział w mistrzostwach świata, do Kijowa po raz pierwszy zgłoszone ekipy takich krajów jak Kanada, Rumunia, Bułgaria, Jugosławia, Wenezuela, Nowa Zelandia. Po latach nieobecności w mistrzostwach świata w Kijowie latać będą także Węgrzy. Niewykluczone, że w mistrzostwach weźmie udział ponadto Japonia, Finlandia, Szwecja i Włochy. W sumie do mistrzostw w Kijowie zgłosiły się 22 państwa.

— A teraz może zechciałby Pan opowiedzieć nam trochę o przygotowaniach do mistrzostw świata najlepszych pilotów akrobacyjnych Związku Radzieckiego?

— Głównym elementem przygotowań naszych najlepszych pilotów do mistrzostw świata są cztery 20—25-dniowe zgrupowania treningowe. Pierwsze zgrupowanie odbyło się w kwietniu br., w miejscowości Jug na Kaukazie. Dwa następne w maju i czerwcu, na jednym z lotnisk pod Moskwą. W lipcu trenujemy już w Kijowie, na lotnisku Czajka, czyli na miejscu mistrzostw. W przygotowaniach biorą udział następujące pilotki i piloci: **kobiety** — 29-letnia mistrzyni świata z 1970 r. **Swietłana Sawickaja** (Moskwa), 29-letnia wicemistrzyni świata **Lubow Niemkowa-Morochowa** (Moskwa), 34-letnia wicemistrzyni świata **Lidia Leonowa** (Tuła), 30-letnia **Ludmiła Maczalina** (Woroszyłowgrad) i triumfatorka zawodów krajów socjalistycznych. W 1975 roku w Kijowie, 30-letnia **Walentyna Jajkowa** (Mińsk); **Mężczyźni** — mistrz świata z 1970 r., 36-letni **Igor Jegorow** (Kujbyszew), wicemistrz świata z 1972 roku, 35-letni **Aleksiej Piemienow** (Nowosybirsk), zwycięzca zawodów krajów socjalistycznych w 1974 r., 25-letni **Wiktor Lecko** (Astrachań), zwycięzca zawodów krajów socjalistycznych w 1975 r., 25-letni **Jewgienij Frołow** (Mińsk), 24-letni **Michaił Mołczaniuk** (Moskwa), 28-letni **Anatolij Korowin** (Tambow), 27-letni **Wiktor Smoleń** (Leningrad) i 29-letni **Wiktor Obrywko** (Ałma-Ata).

W kijowskich mistrzostwach wystawiamy, oczywiście, pełną obsadę, czyli 5 kobiet i 5 mężczyzn. Dodam jeszcze, że istotnym sprawdzianem przygotowań był udział kilku naszych pilotów w tegorocznych zawodach krajów socjalistycznych, które odbyły się w czerwcu w Miada Boleslav, w Czechowacji. W czasie przygotowań najwyższą formę prezentowali: Leonowa, Niemkowa, Jajkowa, Lecko, Frołow i Mołczaniuk.

— Czy piloci radzieccy nie mają kłopotów ze zwolnieniami z pracy na tak długie zgrupowania i czy otrzymują za ten okres zwrot zarobków?

— Naprawdę dobrzy piloci, którzy mają szansę wywalczania czołowych miejsc w mistrzostwach świata, zwalniani są z pracy na okres przygotowań i startów. Zwraca się im także utracone zarobki.

— Jakie elementy składają się na trening radzieckich akrobatów?

— Ogólnie mówiąc: latanie oraz przygotowanie fizyczne i psychiczne. Przygotowanie w powietrzu odbywa się na nowym Jaku-50, na którym każdy z kadrowiczów wylata do mistrzostw po około 50 godzin. Sporo uwagi poświęcamy zdobywaniu kondycji fizycznej — piloci uprawiają sporty uzupełniające, szczególnie lubią gry zespołowe, zwłaszcza siatkówkę (nieustające mecze młodzi—„starzy"). Relaksowi służy łowienie ryb, grzybobranie, ogniska z pieczeniem szaszłyków itp. Oprócz opieki trenerskiej piloci mają oczywiście zapewnioną opiekę lekarską.

— Wspomniał Pan o nowym Jaku-50, na którym reprezentanci ZSRR wystartują w tegorocznych mistrzostwach świata. Jaki jest ten nowy radziecki samolot akrobacyjny?

— Jak-50 jest nowym wariantem Jaka-18PS. Jest to konstrukcja metalowa, z 360-konnym silnikiem. Jak-50 jest lepszy od swego poprzednika, pod wieloma względami, m.in. w pilotażu.

— Czego spodziewa się Pan i trenowani przez Pana piloci po mistrzostwach świata w Kijowie?

— Jesteśmy przekonani, że mistrzostwa świata w Kijowie będą bardzo interesujące. Zgromadzą one przecież całą światową czołówkę pilotów akrobacyjnych. Spodziewam się, że nasza ekipa będzie walczyć o najwyższe trofea. Konkurencja będzie jednak wyjątkowo silna. Do najgroźniejszych naszych rywali zaliczam pilotów USA, Wielkiej Brytanii, Czechosłowacji, RFN, może jeszcze Szwajcarii... Groźni będą zapewne reprezentanci NRD i być może jeszcze kilku innych krajów. O dokładne prognozy jest jednak bardzo trudno. Wystarczy że zawodnikowi nie uda się kilka figur i nawet najlepszy pilot odpadnie z walki o wysokie lokaty.

— Do grupy mocnych nie zaliczył Pan polskich pilotów...

— Uważam, że jeden czy nawet dwóch polskich pilotów mogłoby nawiązać walkę z czołówką. Przy ocenie szans poszczególnych ekip i pilotów biorę pod uwagę jednak nie tylko klasę pilotów, ale także samoloty, na których będą oni startować w mistrzostwach. Otóż najgroźniejsi rywale latać będą... na najlepszych samolotach, do których zaliczyć trzeba naszego Jaka-50 oraz takie maszyny jak Pitts-Special, „Acrostar" i nowy czechosłowacki Zlin-50L. Z tego co wiem, Polacy startować będą na Zlinach-526 AFS. Niestety, na tych maszynach trudno będzie walczyć z najlepszymi. Tylko bezbłędnie wykonany program wszystkich konkursowych wiązanek może zapewnić pilotowi latającemu na Zlinie-526 AFS przyzwoite miejsce w czołówce, ale chyba nie medalowe. Tymczasem praktyka mistrzostw wskazuje, że przynajmniej drobne błędy zdarzają się wszystkim zawodnikom.

— Co jest Pana zdaniem szczególnie ważne dla pilota podczas startu w zawodach najwyższej rangi, takich jak mistrzostwa świata?

— Przede wszystkim pilot nie powinien popełniać większych błędów w rodzaju opuszczenia figury, przekroczenia wysokości i strefy. W czasie zawodów wysokiej rangi każdy tego rodzaju błąd praktycznie odbiera pilotowi szanse na zwycięstwo, a nawet na wysokie miejsce.

Ważne jest natomiast, żeby pilot podczas kręcenia akrobacji był odprężony, żeby wykonywał wiązanki elegancko, swobodnie i lekko. Ten jednak, kto kręci tylko poprawnie i spokojnie — chociaż bezbłędnie — i tak nie ma szans na mistrzostwa świata. Mistrzem może natomiast zostać tylko pilot, który ma fantazję, humor i polot. Te jego cechy muszą być zwłaszcza widoczne w programie dowolnym. Jednak na fantazję można sobie pozwolić tylko na dobrym samolocie.

— Jaki jest Pana pogląd na sędziowanie w tak trudno wymiernym sporcie, jak akrobacja lotnicza?

— Sędziowanie akrobacji samolotowej, a także układanie wiązanek i programów oraz ustalanie współczynników trudności poszczególnych figur, wreszcie szkolenie sędziów, jest wielkim problemem tej dyscypliny. Jako organizatorzy mistrzostw świata przykładamy do tego szczególną wagę. Sędzią głównym w Kijowie będzie Jurij Leonidowicz Tarasow, znany dobrze pilotom akrobacyjnym sędzia międzynarodowy. Wraz z międzynarodowym jury czuwać on będzie nad tym, by oceny wszystkich zawodników były bezstronne i sprawiedliwe. W Kijowie stosowana będzie m.in. praktykowana już w innych mistrzostwach zasada, że sędzia, którego oceny będą rażąco odbiegać od ocen pozostałych jurorów, będzie po prostu eliminowany z sędziowskiego grona.

— Czy na zakończenie naszej rozmowy zechciałby Pan nieco bliżej przedstawić się naszym Czytelnikom?

— Mam 43 lata. Pochodzę z Dagestanu, gdzie byłem m.in. instruktorem, a potem kierownikiem aeroklubu w mieście Machaczkała. Równocześnie uprawiałem zawodniczo akrobację i startowałem wielokrotnie w różnego rodzaju zawodach i mistrzostwach na terenie ZSRR. W tym okresie przyznano mi tytuł mistrza sportu. W latach 1962—1969 byłem trenerem akrobacji w republice Dagestan, a potem w Federacji Rosyjskiej. W 1969 r. powierzono mi obowiązki trenera reprezentacji Związku Radzieckiego. Szczycę się też tytułem zasłużonego trenera ZSRR.

— Dziękujemy bardzo za rozmowę.

Rozmawiał:
HENRYK KUCHARSKI

polski szybowiec laminatowy

SZD-41 "JANTAR-STANDARD"

Zdjęcie: PZL – Bielsko – Wojciech Gorgolewski

Inż. WŁADYSŁAW OKARMUS

Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Szybownictwa w Bielsku-Białej pod koniec roku 1972 przystąpił do opracowania dokumentacji technicznej prototypu wysokowyczynowego szybowca laminatowego w klasie standard SZD-41 „Jantar-Standard". W założeniach przewidywano udział tego szybowca w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Australii w roku 1974, a zebrane tam doświadczenia w bezpośrednim porównaniu z innymi przodującymi szybowcami w tej klasie zadecydowały o podjęciu produkcji seryjnej. Ze względu na spodziewane ułatwienia w produkcji i krótki okres czasu przed mistrzostwami, postanowiono w konstrukcji „Jantara-Standard" wykorzystać część zespołów i elementów produkowanego już szybowca klasy otwartej „Jantar-1".

Dwa prototypy szybowca budowane pod koniec roku 1973 zostały wysłane do Australii, gdzie na jednym z nich pilot Franciszek Kępka uplasował się w silnej konkurencji mistrzostw na trzecim miejscu. Przed uruchomieniem serii informacyjnej, w pierwszej połowie roku 1974 zbudowano trzeci prototyp przeznaczony do prób uzupełniających pod nieobecność dwóch pierwszych prototypów przebywających w Australii. W egzemplarzu tym zastosowano szereg zmian przewidzianych do wprowadzenia w produkcji seryjnej.

W wyniku doświadczeń zebranych przy budowie i eksploatacji prototypów, w szybowcach seryjnych o oznaczeniu SZD-41A „Jantar-Standard" wprowadzono dalsze zmiany zmierzające w kierunku zmniejszenia masy konstrukcji i poprawienia walorów eksploatacyjnych. Masę konstrukcji zmniejszono o około 8 kg, powiększono zbiorniki na balast wodny z 80 do 100 litrów, wzmocniono główne dźwigary skrzydeł, zmodyfikowano podwozie główne, zaprojektowano bardziej funkcjonalne oparcie pilota i wprowadzono automatyczne połączenia przewodów balastu wodnego przy montażu skrzydeł z kadłubem.

OPIS SZYBOWCA

Szybowiec SZD-41A „Jantar-Standard" zaprojektowany został w układzie wolnonośnego średniopłata o charakterystycznej dla większości współczesnych szybowców wyczynowych sylwetce, z silnym przewężeniem kadłuba za partią centralną i usterzeniem w układzie „T". Kadłub wraz z usterzeniami zaadoptowano z szybowca „Jantar-1", wprowadzając niezbędne zmiany związane z innym profilem i cięciwą skrzydła, usunięciem napędu klap i innym napędem lotek w kadłubie. Skrzydła zaprojektowano z polskim profilem NN8, opracowanym przez Politechnikę Warszawską.

Zbiorniki na balast wodny, usytuowane w przednim kesonie skrzydeł, umożliwiają zmianę obciążenia jednostkowego o 9,4 kg/m². Projekt wykonano zgodnie z wymaganiami Przepisów Zdatności Cywilnego Sprzętu Lotniczego w zakresie 4 kategorii obciążeń, w zakresie właściwości zgodnie z III klasą użytkową (szybowce wyczynowe). W ramach 4 kategorii obciążeniowej PZCSL szybowiec spełnia wymagania „OSTIV Airworthiness Requirements For Sailplane" 1971 w zakresie dotyczącym szybowców kategorii normalnej (N).

Skrzydła

Skrzydła o obrysie trapezowym, konstrukcji laminatowej, dwudzielne, jednodźwigarowe, bez żeber z dwuobwodowym kesonem przenoszącym skręcanie. Lotki, płytowe hamulce aerodynamiczne oraz laminatowe zbiorniki na balast wodny (wkomponowane jako integralny element kesonu przedniego) stanowią wyposażenie skrzydeł.

Nośny układ skrzydła składa się z dwóch przekładkowych skorup (górnej i dolnej) formowanych w negatywowych foremnikach, dźwigara głównego i tylnego dźwigarka szczątkowego. Dźwigar główny o przekroju skrzynkowym posiada pasy wykonane z rowingu, a ścianki przekładkowe.

Za dźwigarem głównym, w tylnym kesonie w około 55% cięciwy, usytuowane są skrzynki hamulców aerodynamicznych z oddzielnymi komorami dla każdej płyty wlaminowane w skorupy pokryć skrzydła.

Połączenie skrzydeł ze sobą i z kadłubem przedstawia się następująco:

Wystające ze skrzydeł trapezowe końcówki dźwigarów zakończone są wlaminowanymi stalowymi czopami cylindrycznymi. Na żebrach zamykających każdego skrzydła wlaminowane są 3 gniazda przegubowe (na nosku przy dźwigarze w części spływowej). Przy wsunięciu dźwigarów do kadłuba czop lewego skrzydła wchodzi do gniazda przydźwigarowego skrzydła prawego i odwrotnie, a równocześnie wystające z obu stron kadłuba 2 czopy wchodzą w przednie i tylne gniazda na skrzydłach. Dla zabezpieczenia przed rozsunięciem się skrzydeł — końce dźwigarów spina się ze sobą przy pomocy poziomego cylindrycznego sworznia.

Lotka konstrukcji przekładkowej (laminat — pianka — laminat) o stałej 20% głębokości, niedzielona, bez wyważenia masowego, zawieszona jest na pięciu zawiasach każda i napędzana w dwóch punktach. Węzły napędowe i sworznie zawieszeń wlaminowane są w skorupę nośną lotki. Napęd lotki w skrzydłach sztywny (przy pomocy popychaczy). Ruch popychacza przeniesiony jest na lotkę za pośrednictwem specjalnego przegubu, całkowicie schowanego w obrysie skrzydła.

Hamulce aerodynamiczne wysuwane z płytami wykonanymi z blachy duralowej, których zakończenie stanowią laminatowe ruchome nakładki, dociskane przy pomocy sprężynek do skrzydła i gwarantujące prawidłowość profilu skrzydła w czasie kiedy płyty są schowane. Napęd hamulca sztywny przy pomocy popychaczy i zespołu stożkowych kół zębatych wykonanych z poliamidu.

Kadłub

Konstrukcja i kształt kadłuba zaadoptowane z szybowca „Jantar-1", ze zmienioną partią przejścia skrzydło-kadłub i napędem lotki. Zasadniczy układ nośny kadłuba stanowi monolityczną skorupę laminatową, przechodzącą w partii statecznika kierunku w skorupę przekładkową (laminat — pianka — laminat). W partii centralnej kadłuba zabudowana jest stalowa krata służąca do zawieszenia skrzydeł, podwozia i głównych węzłów napędowych.

Technologicznie kadłub podzielony jest w płaszczyźnie symetrii na dwie półskorupy wykonywane w oddzielnych foremnikach wraz z połówkami skorupy statecznika kierunku, które to części po wmontowaniu kraty partii centralnej, dźwigarka statecznika kierunku i niektórych elementów poprzecznych — sklejone są ze sobą.

Kabina pilota przykryta jest dwuczęściową osłoną ze szkła organicznego. Przednia część osłony stanowi integralną część z kadłubem, tylna jest odkładana.

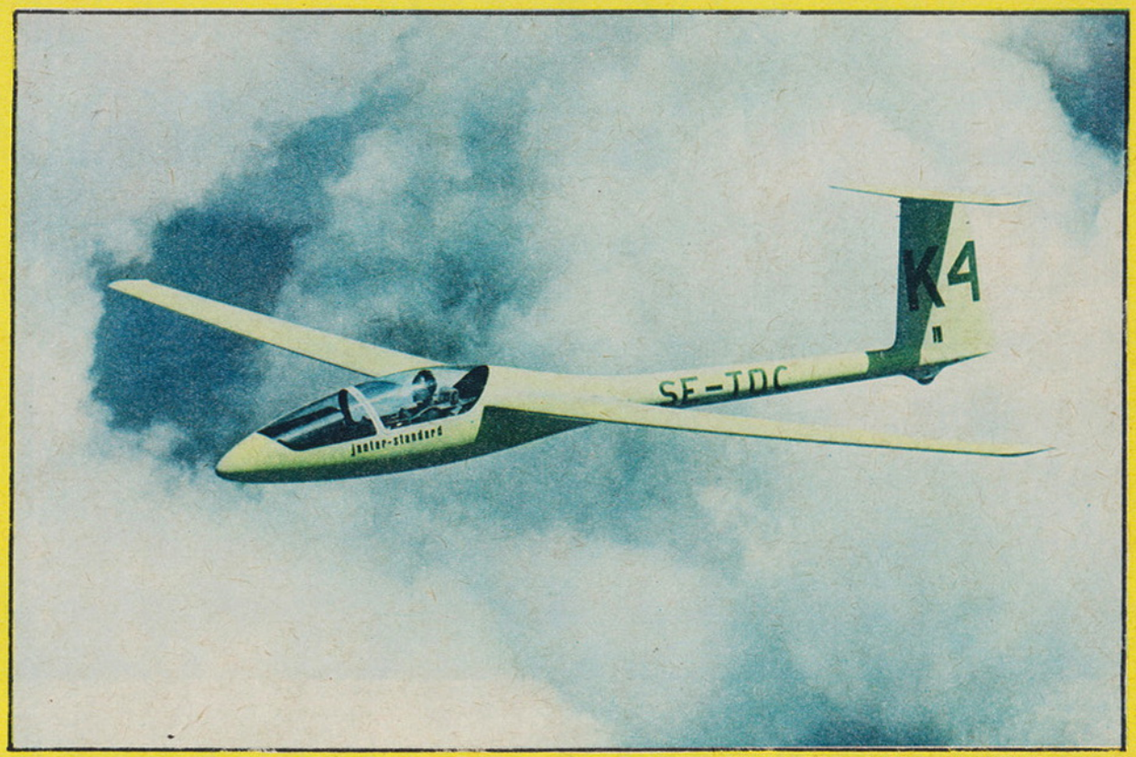
Podwozie, chowane w locie, zamocowane jest do kraty partii centralnej. Składa się z łamanej goleni tylnej, goleni przedniej oraz kółka z pneumatykiem Ø 350 mm wyposażonego w hamulec tarczowy. Luk podwozia zamykany jest osłonami laminatowymi. Pod statecznikiem kierunku zamocowane jest kółko ogonowe z pneumatykiem Ø 200 mm, osłonięte laminatową owiewką. Zaczep do holowania zabudowany jest pod kolumną tablicy przyrządów.

Usterzenie wysokości

Usterzenie wysokości konstrukcji laminatowej, uformowane ze skorup przekładkowych (laminat — pianka — laminat) z podziałem na statecznik i ster. Okucia mocujące wlaminowane są w dźwigar tylny oraz szczątkowy dźwigarek przedni. Napęd steru wysokości popychaczowy. Długi popychacz w tylnej części kadłuba prowadzony jest w prowadnicach oczkowych. Ster wysokości nie wyważony masowo. Wyważenie sił sterowania podłużnego realizowane jest przy pomocy ukła-

CIĄG DALSZY NA STRONIE 8

POLSKI SZYBOWIEC LAMINATOWY **SZD-41 „JANTAR--STANDARD"**



Zdjęcie: PZL — Bielsko — Wojciech Gorgolewski

CIĄG DALSZY ZE STRONY 7

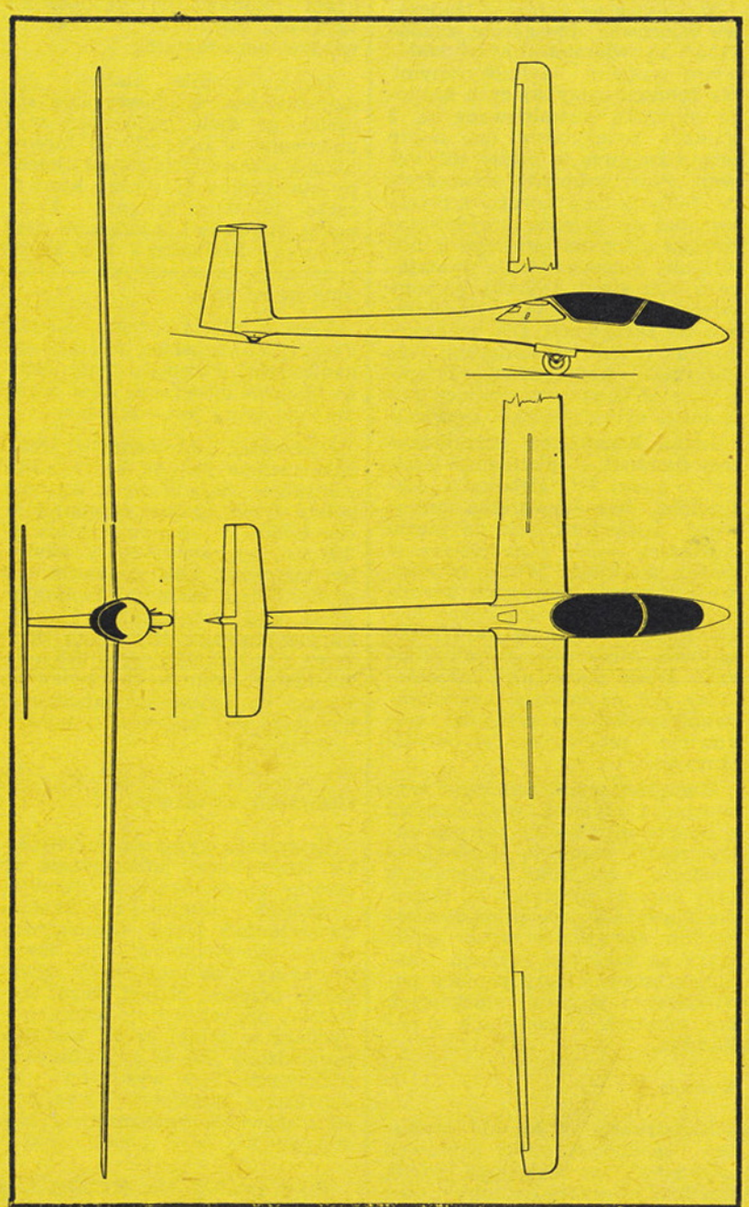
du sprężynowego, umieszczonego przy drążku sterownicy.

Ster kierunku

Ster kierunku konstrukcji laminatowej, skorupowej (laminat — pianka — laminat), zawieszony na dwóch zawiasach wlaminowanych do dźwigarka statecznika z osią obrotu w płaszczyźnie symetrii, wyważony masowo. Napęd steru kierunku linkowy. Linki w przedniej i środkowej części kadłuba prowadzone są w rurkach poliamidowych .

Wyposażenie

Szybowiec jest standardowo wyposażony w przyrządy pokładowe produkcji PZL. W tablicy przyrządów umieszczone są:



DANE TECHNICZNE

Skrzydła	
rozpiętość	— 15 m
powierzchnia nośna	— 10,66 m²
wydłużenie	— 21,1
wznios	— 1,5°
cięciwa przykadłubowa	— 0,95 m
średnia cięciwa aerodynamiczna	— 0,742 m
cięciwa końcowa	— 0,45 m
profil	— NN 8
Lotka	
rozpiętość	— 2,4 m
powierzchnia	— 0,266 m²
wychylenie w górę	— 27°
wychylenie w dół	— 16°
Hamulec aerodynamiczny	
typ hamulców	— płytowe
powierzchnia całkowita	— 0,478 m²
Wysokość wysunięcia:	
w górę	— 122 ± 5 mm
w dół	— 118 ± 5 mm
Usterzenie wysokości	
rozpiętość	— 2,6 m
powierzchnia	— 1,35 m²
pow. steru	— 0,406 m²
zaklinowanie względem cięciwy skrzydła	— minus 2°
wychylenie steru w górę	— 30°
wychylenie steru w dół	— 15°
profil	— NACA — 64_1-012

Usterzenie kierunku	
wysokość	— 1,36 m
pow. całk.	— 1,1 m²
powierzchnia steru	— 0,49 m²
wychylenia w obie strony	— 30°
profile	— NACA — 65-018
	— NACA — 65-012
Kadłub	
długość	— 7,11 m
szerokość	— 0,6 m
wysokość	— 0,8 m
Masy	
Dopuszczalna masa szybowca pustego z wyposażeniem niezbędnym do lotu	— 241 ± 3 kg
największa dopuszczalna masa ładunku w kadłubie	— 116,0 kg
maksymalna dopuszczalna masa balastu wodnego	— 100,0 kg
maksymalna dopuszczalna masa szybowca w locie:	
— bez balastu wodnego	— 360,0 kg
— z balastem wodnym	— 460,0 kg
Współczynnik obciążeń niszczących:	
— dla szybowca bez balastu wodnego	± 7,95 g; — 3,98 g
— dla szybowca z balastem wodnym	± 6,21 g — 3,55 g

OSIĄGI (na podstawie pomiarów w locie):

	bez balastu	z balastem
przy masie w locie	— 320 kg	420 kg
i obciążeniu powierzchni	— 30 kg/m²	39,4 kg/m²
minimalna prędkość opadania	— 0,60 m/s	0,69 m/s
przy prędkości	— 75 km/h	86 km/h
maksymalna doskonałość	— 38 (wykończenie standardowe); 40 (wykończenie specjalne)	38 (wyk. st.); 40 (wyk. spec.)
przy prędkości	— 92 km/h	105,4 km/h
Prędkość opadania przy prędkości:		
— 100 km/h	— 0,74 m/s	0,74 m/s
— 120 km/h	— 1,01 m/s	0,91 m/s
— 150 km/h	— 1,64 m/s	1,39 m/s
— 200 km/h	— 3,38 m/s	2,69 m/s
Lot nurkowy:		
— w powietrzu spokojnym	— 250 km/h	250 km/h
— w powietrzu burzliwym	— 160 km/h	160 km/h

— prędkościomierz PR-250S lub PR-400S
— wysokościomierz W-10S lub W-12S
— wariometr WRs-5D z kompensatorem KWEC
— wariometr PR-03 lub WRs-5D
— zakrętomierz EZS-3
— busola KI-13

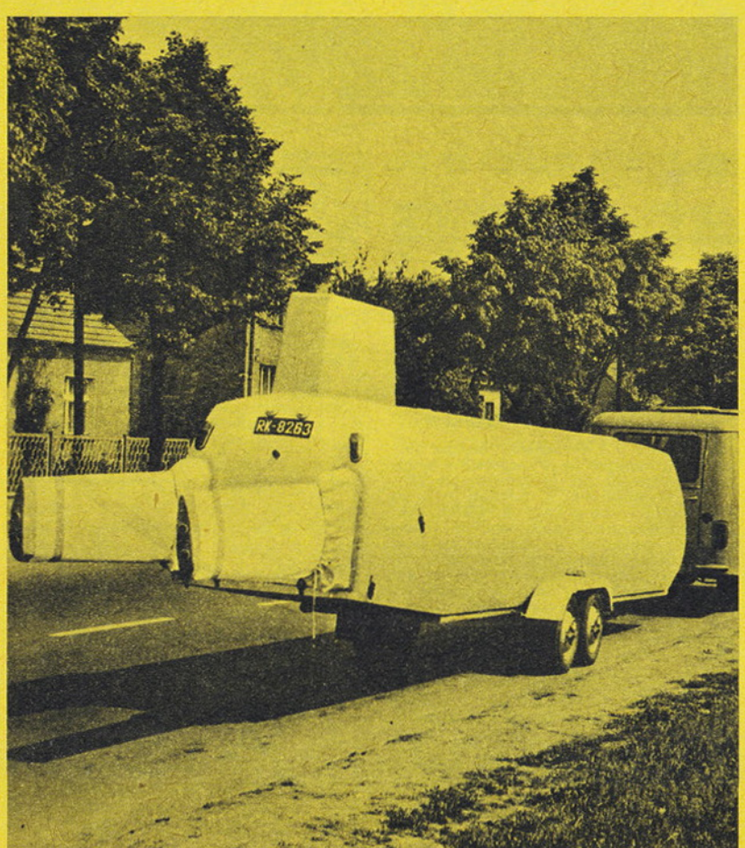
Poza tym szybowiec jest przystosowany do zabudowy wyposażenia dodatkowego:
— sztucznego horyzontu
— radiostacji szybowcowej
— instalacji tlenowej

Tablica przyrządów umocowana jest do podstawy śrubą umieszczoną na ściance czołowej w osi symetrii. Demontaż polega na odkręceniu śruby i wysunięciu tablicy do tyłu — umożliwia dostęp do wszystkich przyrządów.

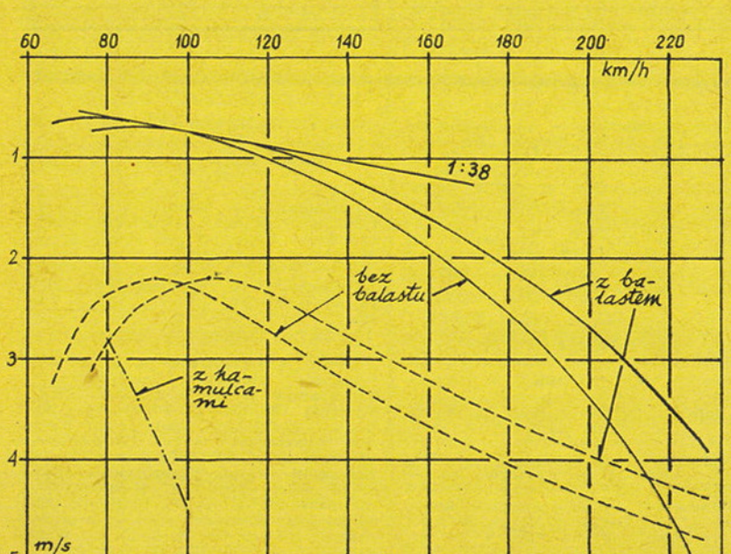
Dajniki ciśnienia statycznego stanowią trzy otworki rozmieszczone na obwodzie stożka tylnej części kadłuba w połowie odległości między skrzydłem, a usterzeniami (jeden dajnik na dole, dwa z boku). Dajnik ciśnienia całkowitego usytuowany jest w górnej części krawędzi natarcia statecznika kierunku, z odwadniaczem przy dolnej zawiasie steru kierunku między statecznikiem, a sterem (dostęp do odwadniacza przez wziernik). Pod dajnikiem ciśnienia całkowitego znajduje się gniazdo przystosowane do założenia rurki Braunschweig lub Althausa o średnicy 6—7 mm z odwadniaczem umieszczonym obok odwadniacza ciśnienia całkowitego.

Inż. WŁADYSŁAW OKARMUS

Wóz transportowy szybowców „Jantar". **Zdjęcie: Bernard Koszewski**



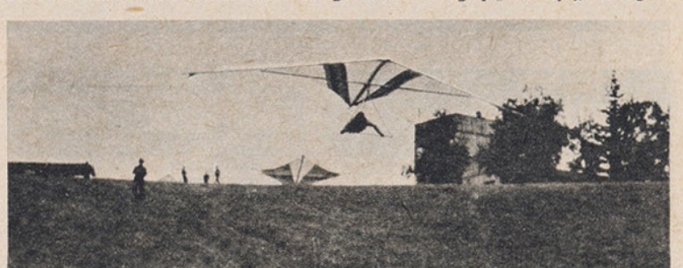
Biegunowe prędkości szybowca SZD-41A „Jantar – Standard".



JAK LATANO W JEŻOWIE

Na zdjęciach Michała Smolańskiego oglądamy fragmenty ogólnopolskich zawodów pilotów lotni, które rozegrano w dniach 4 do 6 czerwca br. w Jeżowie Sudeckim.

Start zawodnika z Aeroklubu Krakowskiego na lotni drugiej generacji „Flamingo".



Leci Jerzy Lutkowski z Aeroklubu Częstochowskiego na lotni drugiej generacji „Condor".

Ląduje zawodnik z wrocławskiego „Mera – Elwro" na lotni „Seagull – 3".

Pilot z Aeroklubu Krakowskiego stara się za wszelką cenę uniknąć lądowania w krzakach (wyżej). Startowali nie tylko młodzi entuzjaści lotni. Oto na starcie zawodnik z Aeroklubu Bydgoskiego z lotnią Standard (niżej).

NASZE TRASY

OBRAZKI Z LOTNISKA

Do perełek w bogatej twórczości kompozytorskiej klasyka muzyki rosyjskiej Modesta Musorgskiego należy suita fortepianowa „Obrazki z wystawy". Nazwa tej suity... natchnęła autora niniejszego felietonu do tego, aby ją strawestować i zaopatrzyć felieton w tytuł „Obrazki — z lotniska". Jest jedno **ale:** „Obrazki" Musorgskiego są piękne, „obrazki" natomiast z lotniska nie są nimi z pewnością. Co najwyżej — są śmieszne. Oddajemy głos naszemu czytelnikowi Januszowi Chominowi z Sopotu. Jest on marynarzem (całe szczęście, że marynarze mają jeszcze poczucie humoru...) Pisze tak:

„Miało to miejsce w Gdańsku, o godzinie 12.20, w dniu 28 maja. Czekaliśmy już kwadrans w sali odlotowej. Odlot miał nastąpić o 12.30. Wpada nagle pracownik LOTU, krzycząc: Szybko! Szybko! Ruszył na płytę biegiem. W połowie drogi do samolotu przyhamował i obejrzał się na tych, co mieli biec za nim. Nadmieniam, że w Gdańsku dystans między dworcem a stanowiskami postoju samolotów jest spory. Rozumiem, że pasażerowie powinni wcześniej zająć miejsca w samolocie, ale... czy można tak postępować? Czy to poważne?"

Rzeczywiście, musiał to być widok nieprzeciętny: pędzący sprintem urzędnik w uniformie, a za nim — nie nadążający (cóż, zadyszka, brak kondycji, zwiotczałe mięśnie u przeciętnych, statystycznych pasażerów), nieszczęsny tłumek zziajanych ludzi. Jak w filmowej, nie najwyższego zresztą lotu, komedii. Ba, co jednak ujdzie w komedii, nie uchodzi w rzeczywistości naszego życia codziennego, proszę Państwa.

Czy to był jakiś sporadyczny przypadek? Może tylko po prostu przytrafiło się „takie coś", a sprawa stosunku do pasażera i opieki nad nim (tak, OPIEKI!) jest w Gdańsku nieposzlakowanie czysta? Nasz czytelnik jest trochę innego zdania. Oto następny „obrazek":

„Kiedyś, mając numer 44 rezerwacji warunkowej, nie zmieściłem się w samolocie mimo, że odleciał komplet 48 pasażerów. Dlaczego? Ano dlatego, że pewna mama z synem w ostatniej chwili zdecydowała się na lot. Oczywiście nikt nie pytał mnie co ja o tym sądzę, nikt nie pomyślał o przeproszeniu, a wręcz odwrotnie — usłyszałem, że takich jak ja są dziennie dziesiątki... Przykro mi, bo latam raczej rzadko i chciałbym, aby podróż przebiegała w atmosferze zrozumienia potrzeb pasażera i kultury".

I oto obrazek trzeci. Czytelnik nasz był w maju, po raz pierwszy, w Międzynarodowym Porcie Lotniczym na Okęciu w Warszawie. Co go tam najbardziej zafrapowało? Niech powie o tym sam:

„Nie sądziłem, że na Okęciu można pobierać opłatę za wejście na taras. Czyżby to był aż taki luksus? Może mylę się, ale wydaje mi się, że dwa złote — to nieco za dużo. Pięćdziesiąt groszy chyba byłoby lepiej. Ale, podkreślam, takie jest tylko moje zdanie. Czy coś mi się w ogóle na Okęciu podobało? Ależ tak. Podobał mi się, i to bardzo, Dworzec Krajowy. Nawet „Wars" mi nie podpadł!"

Dziękujemy naszemu Czytelnikowi za obrazki z lotniska. Niestety, nie są one tak urocze jak te skomponowane przez sławnego Modesta. Za piękny — uznać chyba tylko można dźwięk lotniczych silników, towarzyszący temu co się dzieje na lotnisku. Ta muzyka zawsze jest niezawodna, na poziomie. **(z)**

KORESPONDENCJE

AEROKLUB OSTROWSKI

Na przestrzeni ostatnich lat Aeroklub Ostrowski już po raz siódmy był organizatorem masowej imprezy modelarskiej „Młodzi szybownicy na start". Na zawody 6 czerwca br. licznie przybyli członkowie zarządu aeroklubu i Klubu Seniorów Lotnictwa. W zawodach uczestniczyło 60 modelarzy, z modelarni lotniczych Kalisza, Turka, Jarocina, Krotoszyna, Pogorzeli i Ostrowa. Odznaki i legitymacje „Młodego szybownika" oraz uprawnienia do odbycia lotu pasażerskiego uzyskało 28 modelarzy. Równocześnie w tym samym dniu odbyła się w myśl regulaminu eliminacja młodzików do mistrzostw Polski w klasach modeli z napędem silnikowym, gumowym i szybowcach. 1 miejsce w klasie modeli A-1 szybowce (małe formy) zdobył Maciej Lewandowski. W klasie modeli F-1B gumówki (małe formy) zwyciężył Krzysztof Wierzbiński. W klasie K-1C silnikówki (małe formy) zwyciężył Krzysztof Kmieciak. Wszyscy trzej reprezentowali modelarnię lotniczą nr 5 im. Żwirki i Wigury, która swą działalność prowadzi przy Spółdzielni Mieszkaniowej w Krotoszynie. Będą oni reprezentowali Aeroklub Ostrowski na mistrzostwach Polski młodzików.

Wśród „Młodych szybowników" — 1 miejsce zdobyła Krystyna Grzesiak, uczennica szkoły podstawowej nr 7 w Ostrowie, członkini modelarni lotniczej nr 20 WSS „Społem" w Ostrowie. 2 miejsce — Mieczysław Szypura, uczeń szkoły podstawowej nr 4 w Jarocinie, członek modelarni lotniczej nr 21 WSS „Społem" w Jarocinie. 3 miejsce — Włodzimierz Kasprzak, uczeń szkoły podstawowej nr 7 w Ostrowie, członek modelarni lotniczej nr 20 WSS w Ostrowie. Zespołowo 1 miejsce zajęła drużyna modelarni lotniczej nr 20 w Ostrowie. Kieruje nią od lat instruktor Mieczysław Kasprzak, członek zarządu Aeroklubu Ostrowskiego. 10 najlepszych zawodników zostało nagrodzonych — książkami i dyplomami. Podobnie uhonorowano zwycięską drużynę oraz trzech najlepszych zawodników, którzy zakwalifikowali się do mistrzostw Polski młodzików.

Marian Biela

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Udała się impreza „Młodzi szybownicy na start", zorganizowona przy pięknej pogodzie na lotnisku klubowym Mały Gądów we Wrocławiu, w dniu 6 czerwca br. Po obejrzeniu wzlotów uczniów pilotów za wyciągarką na szkolnej „Czapli", jak również startów szybowców treningowych na termikę i wyczynowych na przeloty, potencjalni przyszli piloci rozpoczęli sportową rywalizację. W najliczniej reprezentowanej klasie modeli szybowców A-1/2 „Jaskółka" zwyciężył Mirosław Jeżewski, przed Andrzejem Łabędzkim i Jackiem Kulą. 20 uczestników uzyskało odznakę „Młody szybownik". Wyniki drużynowe: 1. SM „Cichy Kącik", 2. Szkoła Podstawowa Nr 36 we Wrocławiu, 3. SSM Świdnica.

W eliminacjach młodzików do mistrzostw Polski czołowe miejsca w poszczególnych klasach zajęli: szybowce (F1A1) — 1. Jan Dasiewicz, 2. Krzysztof Łabędzki, 3. Krzysztof Domogała; modele z silnikiem (F1C1) — Marek Ergetowski; gumówki (F1B1) — 1. Jacek Rosiński, 2. Mirosław Stachoński; modele na uwięzi (F2B) — 1. Waldemar Berezecki, 2. Andrzej Gocha, 3. Jan Skorupski. Imprezę zakończono rozdaniem dyplomów i nagród rzeczowych najlepszym uczestnikom, spośród których kilkudziesięciu zostało dodatkowo wyróżnionych lotami na samolocie lub szybowcu.

★

Pomyślnie rozpoczęła pracę zawodową w Aeroklubie Wrocławskim instruktor Teresa Ćwik — tegoroczna absolwentka wrocławskiej AWF, uzyskując 12 czerwca br. diament do złotej odznaki szybowcowej za przelot docelowo-powrotny Wrocław — Częstochowa — Wrocław o długości 322 km. Osiemnastoletni pilot Aeroklubu Wrocławskiego, Andrzej Ignaczak, zdobył odznakę szybowcową.

Stanisław Błasiak

AEROKLUB KRAKOWSKI

W dniach 5 i 6 czerwca br. na lotnisku klubowym w Pobiedniku Wielkim rozegrano II Aeroklubowe Zawody Samolotowe o Puchar Prezesa Aeroklubu. Startowało 9 załóg. Rozegrano 2 konkurencje: lot po trasie łamanej oraz lot po łukach, z oceną celności lądowania. Do identyfikacji na podstawie zdjęć było w sumie 17 obiektów, do odszukania — 18 znaków. Zwyciężyła załoga w składzie pil. Marian Wajda — nawig. Mieczysław Przepiórka — 2 120 pkt, przed załogą pil. Alina Kalicka — nawig. Janusz Baur — 1957 pkt, i załogą pil. Janusz Gocał — nawig. Edward Marzec — 1 910 pkt. Zawody zorganizował zarząd sekcji samolotowej, przy udziale działaczy klubowych, m. in. Janusza Siemiątkowskiego, Wiesława Wolańskiego, Zbigniewa Baranowskiego i Alojzego Bandoły. Kierownikiem zawodów był Edward Popiołek, kierownikiem sportowym Krzysztof Lenartowicz, sędzią głównym Waldemar Pabian.

★

30 maja br. na byłym lotnisku aeroklubowym w Czyżynach odbyła się „Niedziela lotnicza", podczas której rozegrano zawody modeli „Jaskółek" w ramach akcji „Młodzi szybownicy na start" oraz przeprowadzono konkurs rysunkowy w hangarze Muzeum Lotnictwa i Astronautyki. Udział w imprezie wzięło 200 uczestników. W zawodach modeli „Jaskółek" warunki do odznaki młodego szybownika zdobyło 13 uczestników. Do najlepszych zaliczyć należy: Krzysztofa Pacholskiego, Stanisława Kozerę i Tadeusza Wolańskiego. W konkursie rysunkowym wzięło udział 40 osób. Do najlepszych prac zaliczono rysunki wykonane przez K. Jagielskiego, J. Sikorę, M. Sanka, T. Mikołajskiego i S. Kasperczaka. Zwycięzcom wręczono liczne nagrody ufundowane przez Krakowską Komendę Chorągwi ZHP i Aeroklub Krakowski. Uczestnicy imprezy zwiedzili również Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, zapoznając się z historią lotnictwa polskiego.

Krystyna Szymańska

Rys. W. Fuglewicz

Karl Socher — A. Schweitzer — Str. 10, 77 Hoyerswerda, DDR. Jest czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" i zamiłowanym modelarzem. Zajmuje się budową modeli samolotów plastykowych z okresu II wojny i okresu powojennego. Chciałby nawiązać korespondencję z polskim modelarzem o podobnych zainteresowaniach, w celu wymiany doświadczeń i modeli. Ma do zaoferowania modele samolotów różnych firm.

Zbigniew Gmachowski — 62-850 Lisków, woj. kaliskie. Poszukuje książki A. S. Jakowlewa „Samoloty radzieckie" oraz „Planów modelarskich" z planami samolotów z II wojny światowej.

Józef Pazera — 28-367 Złotniki 6 k. Jędrzejowa. Numery 11—19, 22—50/75; 14—34/74 i 27—50/73 „Skrzydlatej" chętnie zamieni na stare monety.

Mirosław Bielecki — ul. Nowowiejska 11/173, 25-532 Kielce. Poszukuje pojedynczych numerów „SP" z lat 1945—1970. W zamian odstąpi wiele luźnych numerów „Skrzydlatej" z tego samego okresu.

Jarosław Andrysiak — ul. Warszawska 1, 98—240 Szadek. Ma do zaoferowania numery 13, 19, 22, 23, 25, 29 i 32 „Typów broni i uzbrojenia".

Bartłomiej Żychowski — ul. Długa 52, 20-210 Starachowice. Jest stałym, długoletnim czytelnikiem naszego tygodnika. Wiele zbędnych numerów „SP" chętnie wymieni na numery „Modelarza".

Piotr Butowski — ul. Sygietyńskiego 16/2, 76-200 Słupsk. Wymieni egzemplarze „SP" z lat 1972—1975 na książki: Szawrowa „Razwitije konstrukcji samolotow w SSSR" oraz Jane's All the Worlds Aircraft (ostatnie roczniki).

Bogusław Guc — Biegonice 62, 33-310 Nowy Sącz. Poszukuje czasopism: „Model Builder", „Flying Models" (oba z USA).

ROZWIĄZANIA

KRZYŻÓWKA

(z numeru 12(1289) z dnia 21 marca 1976 r.)

Poziomo: 3 — licencja, 7 — salto, 10 — rada, 11 — papieros, 13 — „Edelweiss", 14 — „Jantar".

Pionowo: 1 — Millicer, 2 — Jegorow, 4 — „Corsair", 5 — Anders, 6 — „Osa", 8 — AP, 9 — te, 12 — Jan, 13 — Eda.

KRZYŻÓWKA

(z numeru 18(1295) z dnia 2 maja 1976 r.)

Poziomo: 1 — Tański, 3 — „Kosmos", 6 — pętla, 7 — delta, 8 — sloty, 9 — lotka, 10 — start, 11 — Wright, 12 — Farman.

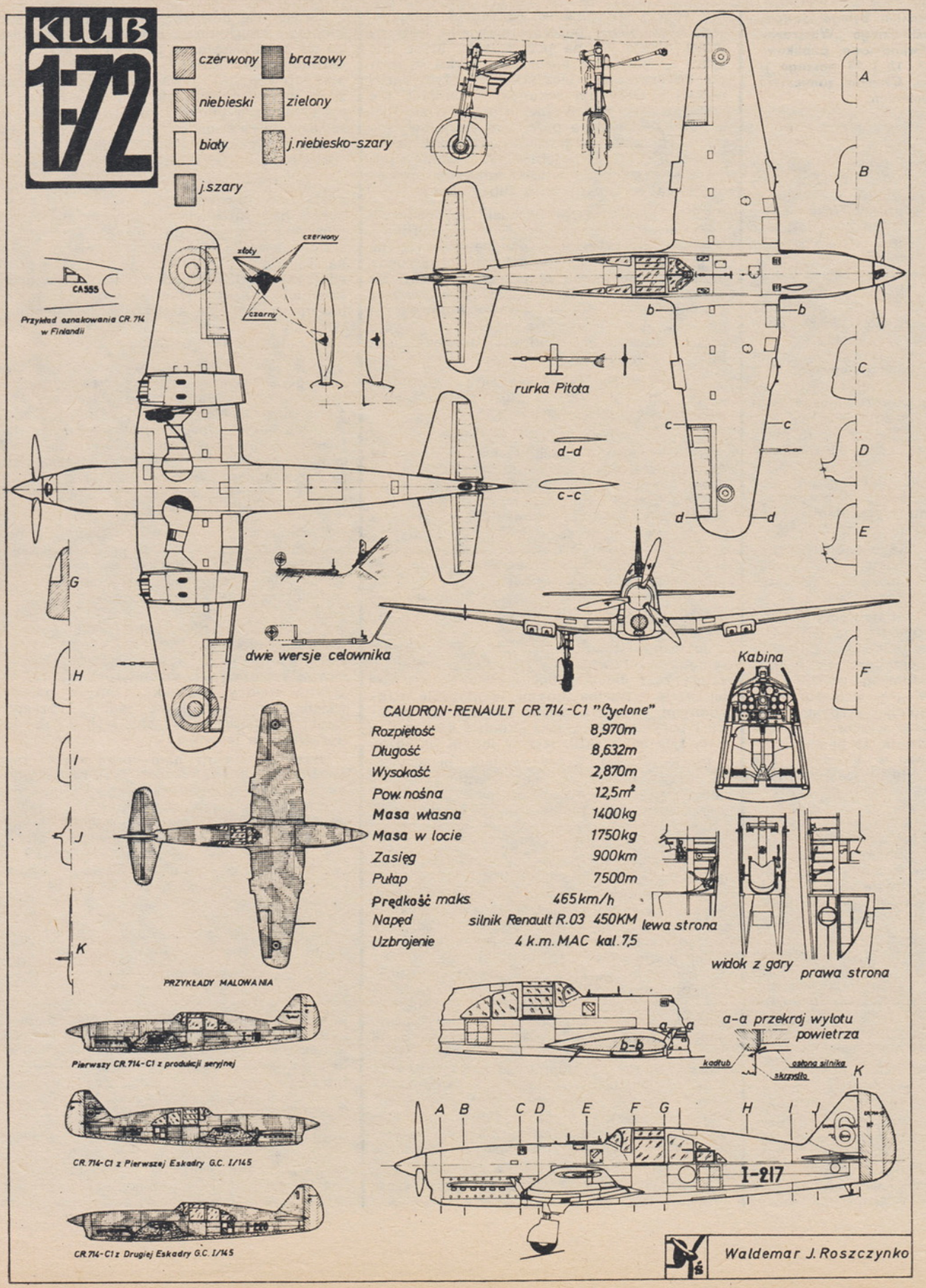
Pionowo: 1 — Tupolew, 2 — klasa, 4 — Slayton, 5 — front, 7 — dysza.

BONY KSIĄŻKOWE po 50 zł wylosowali: **Zbigniew Łuczyński** — Szczepanów 29, 68-121 Jankowa Żeg.; **Andrzej Kotowski** — ul. Topolowa 5/9, 97-200 Tomaszów Maz.; **Konrad Czarniecki** — ul. Świerczewskiego 19, 64-000 Kościan; **Robert Lemański** — ul. Słowackiego 26a/9, 19-300 Ełk; **Jarosław Kozaczka** — ul. Lotnicza 9, 31-462 Kraków; **Elżbieta Ogrodniczak** — ul. Świerczewskiego 115, 05-440 Wesoła k. Warszawy.

FRANCUSKI SAMOLOT POLSKICH MYŚLIWCÓW

Caudron-Renault CR-714 był przedstawicielem wersji rozwojowej szybkich samolotów jednomiejscowych firmy Caudron. Wersja ta została rozpoczęta samolotem wyścigowym C-460, a zakończona prototypami samolotu myśliwskiego CR-780. Z tego całego szeregu samolotów tylko CR-714 był produkowany seryjnie. Bojowo CR-714 został użyty tylko w całkowicie polskiej jednostce lotniczej Groupe de Chasse G.C.I/145, dowodzonej przez majora Józefa Kępińskiego. Po jego zranieniu, od 10 czerwca 1940 roku dowódcą G.C.I/145 został kapitan Łaguna, który dowodził nią aż do upadku Francji. Dowódcą I eskadry był kapitan Wczelik; II eskadry — kapitan Frey.

Samolot myśliwski CR-714 został skierowany do produkcji seryjnej mimo słabszych osiągów niż równolegle z nim produkowane samoloty myśliwskie, takie jak MS.406 czy MB.152, gdyż przy jego drewnianej konstrukcji zużywano znacznie mniej czasu jak i mniej innych, a deficytowych materiałów. Pierwszy seryjny CR-714 C-1 (numer identyfikacyjny I-191) został wyprodukowany w czerwcu 1939 r. W styczniu 1940 r. lotnictwo wojskowe przyjęło pierwszą partię 5 sztuk samolotów dla przeprowadzenia prób. Ogółem wyprodukowano około 120 samolotów CR 714 C1. Polacy latali na CR-714 aż do upadku Francji. Zgodnie z umową, jaką zawarła Francja z Finlandią, do Finlandii miało być dostarczone 77 samolotów typu CR-714, ale do momentu zawieszenia broni we Francji wysłano tylko 6 CR-714. Samoloty CR-714 były używane w boju tylko w polskiej grupie myśliwskiej G.C.I/145. Samoloty tego typu poza tą jednostką używano tylko jako szkolno-treningowe w niektórych innych jednostkach francuskich oraz w Finlandii.



Dolne powierzchnie samolotu — kolor bardzo jasny szaroniebieski. Stosowano dwie odmiany kamuflażu górnych powierzchni oraz boków kadłuba: 1. Nieregularne plamy lub pasy złożone z trzech kolorów: czekoladowego, szarego i brązowego. Przejścia kolorów łagodne. 2. Nieregularne plamy lub pasy dwu kolorów: jasnobrązowego i ciemnoszarego.

Kołpak śmigła malowany identycznie jak górne powierzchnie.

Uwaga: Według źródeł francuskich nie było dwu identycznie malowanych samolotów CR-714. Toteż należy dobierać wzór plam kamuflażowych dla danego samolotu według zebranych jego zdjęć lub innych materiałów. Łopaty śmigła czarne-matowe. Golenie podwozia — oryginalny kolor metalu, osłony podwozia i wnęki skrzydłowe malowane na taki sam kolor jak dolne powierzchnie. Znaki państwowe francuskie: na górnych powierzchniach skrzydeł małe (średnica 39 cm), na doinych — większe (średnica 80 cm), zaś na sterze kierunku — pionowe pasy: niebieski, biały i czerwony, licząc od przodu, po obu stronach statecznika ta sama kolejność. Polska szachownica (odwrotny układ kolorów) na boku kadłuba — bok kwadratu 45 cm.

Część samolotów miała szachownice malowane bezpośrednio na znakach francuskich, toteż przebijały one na powierzchniach odpowiadających czerwonym polom szachownic. Pola te prawdopodobnie nie były malowane (szachownica zaznaczona tylko białymi polami) lub warstwą czerwonego lakieru była bardzo cienka i nie kryła części znaków francuskich. Część samolotów miała szachownice kładzione bezpośrednio na kadłub i w tym przypadku przebijanie znaków francuskich nie występowało. Numery identyfikacyjne na bokach kadłuba — wysokość 25 cm koloru czerwonego.

Pierwszy seryjny egzemplarz CR-714 C-1 miał numer identyfikacyjny I-191, następne egzemplarze kolejne. Tak więc egzemplarz o numerze seryjnym 10 miał numer identyfikacyjny I-200. Wszystkie napisy fabryczne na stateczniku pionowym (na sterze i stateczniku kierunku) czerwone. W jednostce GC.I/145 były dwie eskadry. Samoloty eskadry I miały kolejne numery większe (wysokość 60 cm) koloru białego. Samoloty eskadry II mniejsze (wysokość 30 cm) również koloru białego. Numery te umieszczone były na obu stronach statecznika pionowego.

W.J.R.

SMUGI NA NIEBIE (5)

Napisał: Płk dypl. pil. RYSZARD GRUNDMAN

Pierwsze fragmenty wspomnień byłego dowódcy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" płka dypl. pil. Ryszarda Grundmana, publikowaliśmy w numerach 16, 17, 18 i 19 naszego tygodnika z bieżącego roku. Obecnie zamieszczamy kolejny fragment wspomnień.

DEFILADA TYSIĄCLECIA

Upłynęło siedem lat od czasu, kiedy demonstrowaliśmy powietrzną taflę. Pozostały po niej już tylko wspomnienia uczestników i liczne zdjęcia, do dziś zresztą fascynujące precyzją i elegancją szyku utrwalonego przez fotoreporterów pism krajowych i zagranicznych. Chętnie sięgamy myślą do tej wyjątkowo trudnej próby, ale bardziej absorbuje nas teraźniejszość. Stajemy bowiem u progu kolejnych wielkich dni, obchodów 1000-lecia Państwa Polskiego. W bogatym planie uroczystości, imprez, spotkań i odczytów, obejmującym cały kraj, ma również swój udział wojsko. Zapowiadana jest wielka defilada, jakiej nigdy do tej pory nie oglądano — żywa i barwna rewia przeszłości, zamknięta nowoczesnym akcentem współczesności. W rzucie historycznym mają odżyć tradycje polskiego oręża, poczynając od najdawniejszych wieków, od wojów Mieszka i rycerzy Chrobrego. Rzut drugi, najważniejszy, to prezentacja ciągle postępującego dorobku i poziomu wyszkolenia ludowych sił zbrojnych, łącznie z lotnictwem.

Odpowiednie decyzje już zapadły. Z fazy wstępnych projektów i ustaleń, rozważanych na najwyższych szczeblach, wkraczamy w etap praktycznych przygotowań.

W moim gabinecie rozpatrujemy ważny problem: kto będzie prowadził na defiladzie naddźwiękowe myśliwce MiG-21? Z dowództwa zjechała grupa przełożonych z pułkownikiem Hermaszewskim na czele. Kandydatów jest wielu. W grę wchodzi splot różnych czynników ambicja, predyspozycja, chęć wykazania własnych wartości, ba, nawet ukryta głęboko nadzieja, że będzie można ujrzeć swoje nazwisko w gazetach. Dla niejednego, który lata służby spędza jako anonimowy oficer gdzieś w zielonym garnizonie, to też satysfakcja nie do pogardzenia. Jak pogodzić te czynniki, skoro nie wszystkie idą w parze? Przełożeni mają twardy orzech do zgryzienia. Zapisują nazwiska, skreślają, dyskutują... W końcu proszą mnie o pozostawienie ich na chwilę samych. Gdy po kilku minutach wracam do gabinetu, pułkownik Hermaszewski uśmiecha się znacząco.

— Postanowiliśmy, majorze, was wyznaczyć na prowadzącego — mówi powoli, podkreślając każde słowo. — Defilada jest historyczna i zarazem symboliczna. Wszystko przemawia za tym, żeby pułk „Warszawa", lecący na czele grup myśliwców szybkich, prowadził jego dowódca. Zgadzacie się?

— Tak jest! — odpowiadam.

Stało się. Odwołania nie będzie. Każdy następny dzień to krok przybliżający mnie do jeszcze jednej, jakże ważnej próby własnych sił. Odpowiedzialność ogromna, odczuwa się jej ciężar nieomal fizycznie. Trzeba samemu opanować samolot i czuwać nad spełnieniem narzuconych warunków lotu przez innych. Prowadzący grupę ma znacznie więcej obowiązków od innych pilotów, jego błąd, nawet pozornie niewielki, natychmiast odbija się na pozostałych. Może nie tylko spowodować naruszenie szyku w grupie towarzyszącej, lecz także w całym ugrupowaniu. Decydują sekundy, a samolot nie wybiera. Nie jest ważne, kto siedzi za jego sterami — dowódca pułku czy szeregowy pilot. Wymagania w powietrzu są takie same, liczy się tylko umiejętność sterowania, poziom wyszkolenia i własna kondycja sprawnościowa w danym dniu lub godzinie.

Zaraz po pierwszej naradzie docierają do nas nowe informacje dotyczące defilady. Wiemy już, jak będą ustawione poszczególne grupy, w jakim czasie polecą, gdzie będą przebazowane na okres przygotowawczy. Są już nawet obliczenia nawigatorskie wraz z dokładnym określeniem szyków i miejsc pilotów. Zgłoszone przeze mnie propozycje składu uczestników z pułku „Warszawa" zostały w pełni uwzględnione.

Z ciekawością oglądamy nasz szyk, nazwany „grotem". Jest efektowny i na pewno spodoba się publiczności.

Wypada zauważyć, że sam MiG-21 swą sylwetką — dzięki stożkowi na przodzie wydłużonego kadłuba i cofniętym trójkątom ostro zarysowanych płatów — przypomina w locie kształt grota, składowej części broni drzewcowej naszych przodków. Ta sylwetka pasuje jak ulał do szyku, który mieliśmy zademonstrować w Warszawie. Była to kompozycja oryginalna, też nawiązująca do historycznego charakteru defilady tysiąclecia, ale wyrażona nowoczesnymi środkami — orężem pilotów myśliwskich obecnych czasów.

Jej ostrze stanowił grot złożony z czterech samolotów. Powtórzony w takim układzie cztery razy dawał grupę grotów, a ta z kolei razem z trzema innymi, identycznie ustawionymi, tworzyła wielki grot grotów, piękny i porywający szyk w składzie 64 samolotów, tyle co w tafli, lecz w innym układzie.

Pierwszy grot, który miałem prowadzić, otwierając cały szyk naddźwiękowych Migów, wystawiał pułk „Warszawa". Trzy następne przygotowano w innych jednostkach, prowadzili je: kapitan Babkiewicz, major Żminkowski i major Kozłak.

Wielki grot to oczywiście tylko fragment defiladowego ugrupowania. Warszawę, jak zwykle, czekało kilka innych niespodzianek. Paradę skrzydeł otwierał misterny szyk 35 bombowych Iłów, tworzących symboliczny kształt stylizowanego orła. Przeniesione na niebo godło prowadził podpułkownik Wójcik. Za orłem miały lecieć 43 myśliwce Lim-2 podpułkownika Różewicza w trudnym szyku „1000", a dopiero po nich lider, podpułkownik Adamiec na bombowcu Il-28, romb podpułkownika Lipczyńskiego złożony z 16 „Iskier" i dalej trzy „jodełki" majora Mielczarka, majora Radonia i podpułkownika Polecha, każda w składzie 36 samolotów Lim-5. Po jodełkach leciał nasz grot, a defiladę zamykał klucz myśliwsko-bombowych Su-7 majora Blaszki, także naddźwiękowych maszyn po raz pierwszy oficjalnie pokazanych.

Taki był plan, który mieliśmy praktycznie przygotować.

Zaczęły się normalne w takich sytuacjach kłopoty i zmartwienia dowódcy, wyznaczonego do zorganizowania jednego ze zgrupowań defiladowych. Roboty mnóstwo, bo poza przygotowaniami trwa przecież szkolenie, życie w pułku toczy się pod znakiem bieżących zadań i obowiązków. Harmonogramy są napięte, nie ustaje walka z czasem. Pogodzenie tych wszystkich czynności staje się coraz bardziej uciążliwe.

Utknęliśmy już przy pierwszym pytaniu: gdzie zakwaterować tylu ludzi? Możliwości pułku były niewielkie, w samym mieście niczego nie mogli nam obiecać. Trzeba więc szukać pomocy u sąsiadów w rejonie lotniska. Lipiec to pora wakacji, szkoły są puste, więc może tam? Kogoś nawiedza chwila olśnienia. Pobliski zarząd PGR dysponuje stylowym pałacykiem, który spełnia rolę internatu dla młodzieży. Kupić nie kupić, potargować można. Próbujemy.

Major Rolek od razu wyjeżdża samochodem dla przeprowadzania pertraktacji. Pieniędzy nie obiecuje, ale kusi dyrektora PGR mocnym zapachem siana z lotniska. Dogadali się. Jeden kłopot z głowy. Wszyscy jesteśmy zadowoleni, nie wyłączając stada krów, którym nasi chłopcy podrzucili ciężarówką zapas świeżo skoszonej trawy. Tę paszową operację musieliśmy powtarzać aż do końca zgrupowania.

Warunki zakwaterowania dla pilotów można uznać za dobre. W dawnych salonach i magnackich izbach, większych i mniejszych, z resztkami przepychu na ścianach i sufitach, urządzamy sypialnie, zestawiając ciasno łóżka. Przy okazji dokonujemy ciekawego odkrycia: w sali jadalnej, schowany we wnętrzu ozdobionej lamperią ściany, mieści się pojemny barek. Jego półki są puste, ale można sobie wyobrazić baterię butelek węgrzyna, soplicy żubrówki i innych nalewek własnej produkcji, które wabiły spragnionych jegomościów w chwilach nałogowo uprawianego lenistwa.

Dyrektor okazuje nam coraz więcej zainteresowania i zrozumienia. Jest nawet dumny, że będzie gościł tak liczną grupę pilotów. Wybacza nam przy okazji, w nagłym przypływie szczerej wylewności, ciągłe płoszenie krów rykiem startujących samolotów. „Że też wam, panowie, łeb nie pęknie w tym piekielnym huku?" — pyta troskliwie i otwiera szeroko oczy, gdy ktoś zza moich pleców odpowiada rezolutnie: „O, to żaden kłopot, mamy specjalne garnki na głowę". Tego jeszcze brakowało, żeby oprócz siana zafundować mu hełmofon!

*

Nadszedł wielki dzień — pierwsza próba przelotu całością szyku. Zarządzam odprawę wszystkich pilotów i jeszcze raz przypominam to, co mamy już wykute na pamięć jak tabliczkę mnożenia. Pytań nie ma. Rozumiemy się w tym komplecie. Wsiadamy do maszyn.

Startujemy zespołowo na oczach tych, którzy pozostają na ziemi. Wiem, że taki widok sprawia mocne wrażenie nawet na ludziach noszących stalowe mundury, ale nie pora teraz na takie myśli. Ważne jest zadanie

Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

i nic poza nim. Pierwsze minuty lotu upływają monotonnie. Powietrze czyste jak kryształ, widoczność znakomita. W utrzymaniu kursu pomagają nam białe dymy, rozstawione w dużych odstępach na trasie aż do głównego punktu kontroli. Od tego miejsca na najważniejszym odcinku będą nam towarzyszyć dymy czerwone. Pamiętają o tym zwłaszcza piloci zapasowi, którzy po jednym asystują każdej grupie grotów, psując nieco harmonię szyku. Gdyby ktoś musiał z niego wyjść, zajmą opuszczoną pozycję, ale tylko na trasie białych dymów. Na tym kończy się ich rola, bardzo niewdzięczna, bo odbierająca satysfakcję udziału w defiladzie, chociaż pracowali na równi z nami. Byłem kiedyś zapasowym i wiem, jakimi wiązankami cierpkich słów człowiek kwituje swoją harówkę, żegnając kolegów lecących zbierać laury.

Zbliżamy się do głównego punktu kontroli. Uwagę mam wyostrzoną, nerwy napięte, zaraz wejdziemy na najważniejszy odcinek trasy.

— Grot dwieście pięćdziesiąty, dla was czas.., — pada komenda z podaniem sekund.

Od utrzymania tego czasu zależy moment naszego wejścia nad trybunę. To piekielnie trudna sztuka, nic nie stracić i nic nie dodać na sekundomierzu. Czuje się te sekundy odmierzone truchcikiem na tarczy całym ciałem, pulsują w skroniach i tętnią w sercu. Raz, dwa, trzy... jakby ktoś siekierą rąbał czas uciekający w szalonym tempie wraz z ziemią, która cwałuje pod nami.

Ostatnia prosta. Wiatr znosi dymy trochę w lewo od oznakowanej trasy. To sygnał, że nie jestem dokładnie na osi. Delikatnym ruchem orczyka wprowadzam poprawkę o dwa stopnie w prawo. Może nie odczują tego w całym peletonie, który sunie za mną szeroką kawalkadą. Nie, to płonna nadzieja. Nie wyczaruję takiej niedorzeczności. Dwa stopnie zamiotą ogonem lecących z tyłu grotów. Chociaż w radio panuje cisza, domyślam się, jakie gromy spadają teraz na moją głowę za tę poprawkę, którą musiałem wprowadzić.

Do stanowiska dowodzenia na Marszałkowskiej, umieszczonego na dachu jednego z wieżowców, na szczęście jest jeszcze daleko. Nie widzą tego przetasowania. Powiedzieliby mi parę słów...

Przeskakujemy Narew, zwiększając obroty. Prędkościomierz wskazuje 850 kilometrów na godzinę. Trzeba bezwzględnie utrzymać tę wartość. Wolałbym wprawdzie równe 900, ale główny nawigator słyszeć o tym nie chciał. Trudno, rozkaz to rozkaz. W kalkulacji czasu muszą zmieścić się wszystkie grupy defilujące. Nie sami przecież będziemy pysznić się nad Warszawą swą prędkością.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

PRZECIWKO ZŁYM OKŁADKOM KSIĄŻEK

Nawet nie przypuszczałem, że napłynie tak dużo listów solidaryzujących się z moim punktem widzenia, przedstawionym w felietonie zatytułowanym „Wizytówka książki".

We wspomnianym felietonie napisałem między innymi: „Okładka często decyduje o powodzeniu książki. Atrakcyjna okładka — przyciągająca wzrok, wzbudzająca zainteresowanie, sygnalizująca swą obecność, wyróżniająca się wśród innych książek na wystawie, stoisku czy w gablocie — wpływa na tak zwany odruch, pod wpływem którego często bezwiednie prosimy o tę, a nie inną książkę, bierzemy do ręki i następnie kupujemy".

Otóż to. Pan Tadeusz Chmielowski, ślusarz maszynowy z Krakowa, w swym krótkim, ale treściwym liście napisał: „Nawiązując do pańskiego felietonu pt. „Wizytówka książki" stwierdzam, że Pan trafił w dziesiątkę. To nie są okładki książek o tematyce lotniczej, to jest jajecznica, którą po prostu wmusza się odbiorcy książki lotniczej". Naszemu Czytelnikowi podobało się kilka okładek projektu Adama Werki, który jego zdaniem należy do grona najlepszych ilustratorów, specjalizujących się zarówno w tematyce lotniczej jak i marynistycznej.

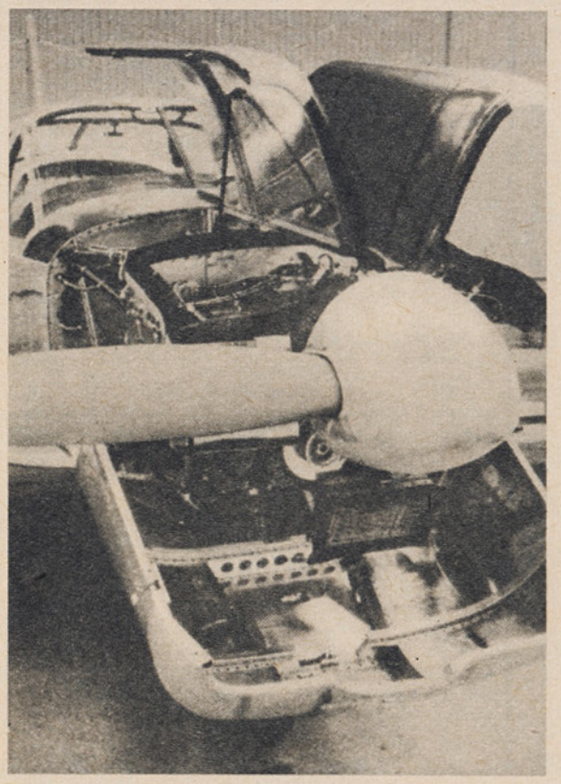
Z Wrocławia nadszedł list od Janiny Zawady. „Z ogromnym zadowoleniem przeczytałam Pana felieton na temat wizytówki książki — pisze nasza Czytelniczka. — Mamy świetnych plastyków. Nie mogę zrozumieć dlaczego otrzymujemy książki lotnicze z tak miernymi okładkami czy też obwolutami? Dlaczego nasze wydawnictwa nie wykorzystują talentu Pana Janusza Grabiańskiego? Dlaczego tak mało troski o dobrą okładkę wykazują nasi wydawcy?"

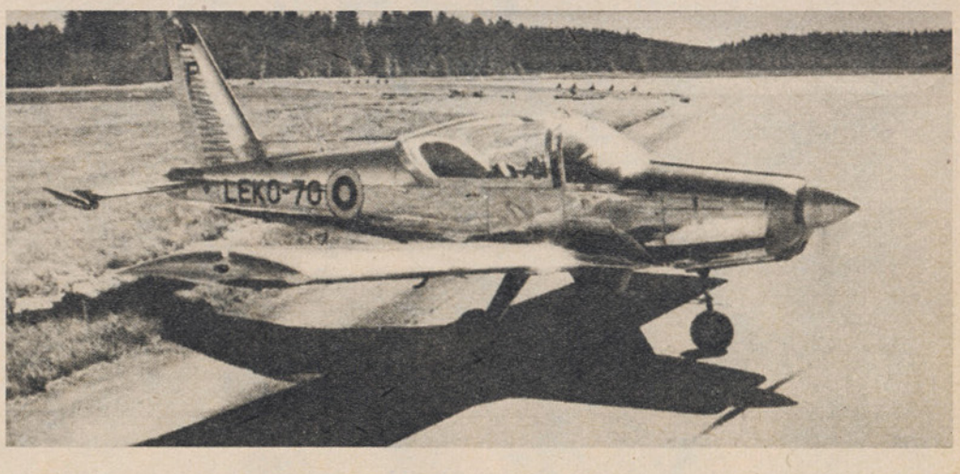
Pan Maciej Kowalski z Rybnika proponuje, aby nasza redakcja podjęła się wyróżnienia najlepszych książek lotniczych roku. Pisze on: „Myśl wyróżniania książek lotniczych za miniony rok kalendarzowy wysunął Pan w jednym z poprzednich felietonów. Przypominam o tym, ponieważ po uwagach zawartych w numerze 24 („Wizytówka książki") propozycja ta staje się coraz bardziej na czasie. Dobrze by było zastanowić się nad ewentualnym plebiscytem najlepiej wydanej, napisanej książki, jak również najlepszej okładki książki lotniczej".

Rację mają Czytelnicy. Zarówno ich jak i nasz niepokój jest uzasadniony. Chcemy nie tylko kupować, ale mieć w swych bibliotekach książki lotnicze z pięknymi okładkami, które przyciągają wzrok, które chętnie bierze się do ręki i ogląda z dużym zadowoleniem.

Listy nadesłane cieszą redakcję. Sygnalizują one, że prezentowane na łamach „Skrzydlatej" niepokoje, których czasem jest więcej od zachwytów, są słuszne, że mogą liczyć na poparcie naszych Czytelników. Cieszy nas także fakt dzielenia się Czytelników z redakcją swymi uwagami na tematy poruszane w felietonach. Z tego częstego kontaktu jesteśmy podwójnie zadowoleni: listy bowiem potwierdzają w pełni, że słusznie oceniamy słabości naszych wydawnictw; listy także zachęcają nas do kolejnych zachwytów i niepokojów.

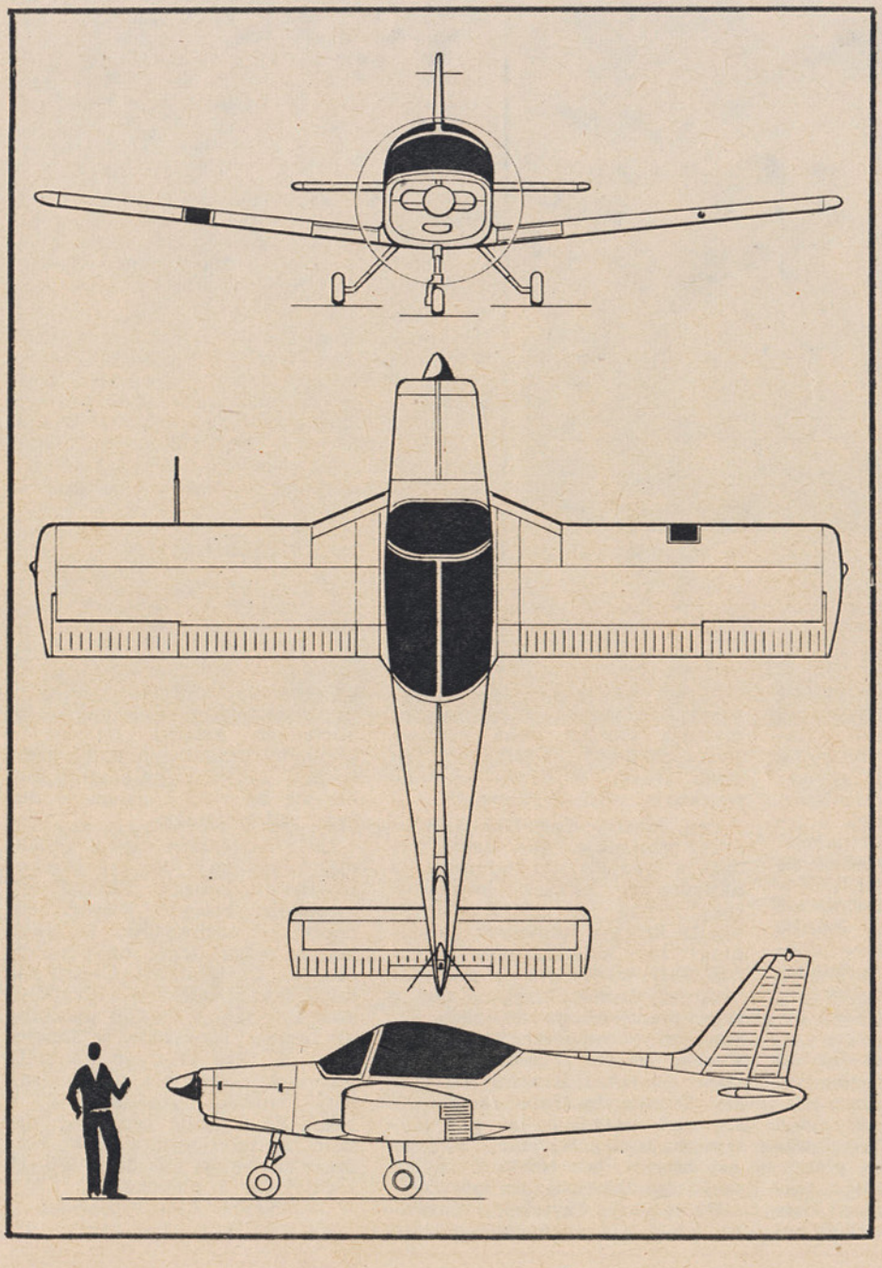
obserwator





SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY

VALMET „LEKO-70"



Fińskie państwowe zakłady lotnicze Valmet w Tempere zajmują się m.in. montażem importowanych ze Szwecji „Drakenów" oraz działalnością badawczo-rozwojową. Tu właśnie powstał zamówiony przez wojsko w 1973 r. lekki samolot szkolno-treningowy „Leko-70". Oblot prototypu odbył się we wrześniu 1974 r. „Leko" należy do tej samej, modnej obecnie, klasy samolotów szkolnych z napędem tłokowym co „Bulldog", „Bravo", „Flamingo", „Airtrainer", „Uirapuru", LIPNUR LT-200, Robin HR-200, Zlin-42 itd. W wersji dwumiejscowej samolot jest dopuszczony do pełnej akrobacji (przeciążenie: +6, —3). Z 3-osobową załogą, bagażem i zwiększonym zapasem paliwa spełnia warunki kategorii „Utility" lub „Normal" (wg BCAR).

„Leko-70" jest 2—3 miejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła proste, o obrysie prostokątnym i stałym profilu NACA 63-2A-615, mają charakterystyczne poszerzenie przy kadłubie. Wznios — 6°. Konstrukcja jednodźwigarowa z pracującym pokryciem z duralu. Klapy i lotki szczelinowe kryte blachą żłobkowaną. Lotki wyważone masowo.

Kadłub o bardzo prostych liniach, konstrukcji półskorupowej z gładkim pokryciem, mieści nad płatem kabinę załogi z dwoma miejscami obok siebie (dla ucznia i instruktora) wyposażonymi w zdwojone sterowanie oraz trzecie miejsce z tyłu dla obserwatora lub drugiego ucznia. Trzecie miejsce można też usunąć, zyskując przestrzeń do przewozu ładunku. Kroplowa osłona kabiny odsuwa się do tyłu przy wsiadaniu. Kabina jest wentylowana i ogrzewana.

Usterzenie wolnonośne, klasyczne. Skośny statecznik pionowy uzupełniony jest długą płetwą grzbietową, której górna krawędź służy jednocześnie jako prowadnica odsuwanej osłony kabiny.

Usterzenie poziome (z podziałem na statecznik i ster) ma obrys prostokątny. Stery odciążone masowo i wyposażone w klapki wyważające.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim, nie chowane. Koła główne osadzone na wolnonośnych goleniach sprężystych; koło przednie na teleskopowym, wolnonośnym amortyzatorze olejowo-powietrznym. Hydrauliczne hamulce tarczowe na głównych kołach.

Do napędu samolotu służy tłokowy, czterocylindrowy płaski silnik typu Lycoming AEIO-360A1B6, wtryskowy, przystosowany do akrobacji. Śmigło dwułopatowe, przestawialne, typu „Constant speed". Zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 150 l mieszczą się w noskowych częściach nasady skrzydeł.

Wyposażenie elektroniczne samolotu składa się z dwóch radiostacji UKF, radiobusoli ADF oraz urządzenia VOR-ILS. **(J.Ś.)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 9,30 m, długość — 7,30 m, wysokość — 2,30 m, pow. nośna — 14,0 m^2, wydłużenie — 6,2.

Masy: Masa własna — 720 kg, masa całkowita — 1200 kg, obciążenie pow. — 86 kg/m^2, obciążenie mocy — 6 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 240 km/h, prędkość przelotowa — 220 km/h, prędkość przeciągnięcia (bez klap) — 105 km/h, z klapami — 82 km/h, wznoszenie — 6 m/s, start — 205 m, przeciążenia (akrobacja): +6, —3.

Nowość numer jeden to nowy, piętnasty już, satelita „Interkosmos". Na orbitę okołoziemską wprowadzony został 19 czerwca z terenu ZSRR. Jak podaje oficjalny komunikat agencyjny, w pracach przygotowawczych związanych ze startem nowego obiektu kosmicznego brali udział uczeni z CSRS, NRD Polski, WRL i ZSRR. Nowy satelita, wspólne dzieło państw socjalistycznych, obiega Ziemię po orbicie, której perigeum wynosi 487 km, a apogeum — 521 km. Początkowy czas obiegu wynosi — 94,6 min. Pierwsze informacje napływające z pokładu satelity są w pełni zadowalające. Profesor W.' Kowtunienko, jeden z kierowników programu „Interkosmos", stwierdził, iż obecny lot satelity jest doświadczalny. Uczeni sprawdzają działanie nowych aparatur. Po raz pierwszy, na przykład, prowadzone są próby z jednolitym systemem przekazywania informacji naukowych do krajów uczestniczących w aktualnym programie badawczym. W związku z tym na terytoriach poszczególnych krajów budowane są odpowiednie stacje odbiorcze wyposażone w maszyny cyfrowe umożliwiające opracowanie danych napływających z Kosmosu. Już powstały takie stacje na Węgrzech, w NRD, ZSRR i Czechosłowacji. W najbliższym okresie do jednolitej sieci odbiorczej informacji satelitarnej podłączone zostaną stacje na Kubie i w Bułgarii.

Również 19 czerwca amerykański próbnik międzyplanetarny „Viking-1" wprowadzony został na orbitę planety Mars. Próbnik wystartował w sierpniu ubiegłego roku, pokonując do momentu wejścia na orbitę około 708 mln km. Wejście na orbitę marsjańską poprzedzone zostało włączeniem głównego silnika hamującego. W momencie włączenia silnika „Viking-1" znajdował się w odległości 314 mln km od Ziemi i 9600 km od Marsa. Próbnk wprowadzony został na orbitę eliptyczną, której minimalna wysokość nad planetą wynosiła 1490 km, a maksymalna 59890 km. Czas obiegu próbnika wokół Marsa wynosi obecnie 24 godziny. Lądowanie przewidziane było na dzień 4 lipca. A więc gdy czytamy te informacje, na pewno próbnik przekazuje pierwsze sygnały z powierzchni Marsa. Warto przypomnieć, że próbnik „Vinking-1" jest piątym sztucznym obiektem, który został wprowadzony na marsjańską orbitę, a drugim amerykańskim. Pierwszym amerykańskim próbnikiem był „Mariner-9" w roku 1971. „Viking-2", który na razie znajduje się w odległości około 10 mln km od Marsa, dotrze w rejon planety 4 września. Taki przynajmniej rozkład jazdy opublikowali uczeni amerykańscy kierujący lotem. Pierwsze zdjęcia barwne, które dotarły z pokładu „Vikinga-1", wykonane były z odległości około 680 tys. km i ujawniły istnienie pary wodnej na Marsie. Naturalnie wiadomość podana przez agencje prasowe musi znaleźć swe potwierdzenie w oficjalnymi komunikacie naukowym, bo po każdym locie nowego próbnika wynikają jakieś sensacje, które później są dementowane. A zatem na wyniki musimy jeszcze trochę poczekać.

W Filadelfii niedawno zakończyły się obrady międzynarodowego komitetu badań kosmicznych (COSPAR). Wśród przedstawicieli licznych państw w obradach wzięła udział delegacja ZSRR, z kosmonautami P. Klimukiem i W. Sewastianowem na czele. Kosmonauci radzieccy podzielili się swoimi doświadczeniami uzyskanymi podczas długotrwałego lotu kosmicznego na pokładzie stacji „Salut-4". Dużym zainteresowaniem cieszył się wykład dyrektora Instytutu Badań Kosmicznych prof. R. Sagdiejewa na temat badań kosmicznych dziś i jutro. O wynikach uzyskanych po wyprawie radzieckich próbników ‚Wenus-9" i „Wenus-10" informował szczegółowo referat prof. M. Kiełdysza.

P.E.

PANI GENERAŁ ANDRÉ

21 kwietnia br. Rada Ministrów zatwierdziła na wniosek ministra obrony Francji nominację pani Valerie André na generała brygady, z tytułem lekarz-generał. Po raz pierwszy w historii Francji kobieta uzyskała stopień generała. Pierwsza wojskowa jednostka kobieca utworzona została we Francji w listopadzie 1940 r. przez generała de Gaulle. Dziś armia francuska liczy ok. 10 150 kobiet, z których 440 jest oficerami. Służba zdrowia liczy ogółem 122 kobiety oficerów i 830 kobiet podoficerów (wg „Le Monde" z 22.04.1976 r.).

„Pani lekarz-generał" — tak odtąd należy tytułować lekarza-pułkownika Valerie André, uzyskała stopień pierwszego lekarza-generała armii francuskiej, a jednocześnie stała się pierwszą kobietą — generałem w tej armii.

Po sześciu latach spędzonych w stopniu lekarza-pułkownika mogła Valerie André spodziewać się uzyskania gwiazdek generalskich w 1975 r., w Międzynarodowym Roku Kobiet. Nominację otrzymała jednak w dniu, w którym rozpoczęła 55 rok życia.

Bezpośrednia, drobna, uśmiechnięta, w jasnoniebieskim kostiumie, w którego butonierkę wpięła swój order Komandora Legii Honorowej, przyznaje, że nie myślała o karierze wojskowej. Zawsze pragnęła zostać lotniczką. Zresztą, mając już 16 lat, zdobyła pierwszy dyplom pilota w aeroklubie. „Po poniżających latach okupacji — opowiada pani André — pod koniec wojny zostałam wybrana przez dziekana wydziału medycznego, wraz z kilkoma innymi studentkami, by na życzenie generała de Lattre odwiedzić francuską strefę okupacyjną w Niemczech. To było odkrycie — przyznaje dziś lekarz-generał Valerie André, wspominając spotkanie z armią francuską.

Służba Zdrowia Dalekiego Wschodu rekrutowała lekarzy kontraktowych. Valerie André została tam wkrótce zaangażowana. René Pleven, minister obrony w 1954 r., włączył ją do korpusu oficerów zawodowych, lecz odmówił prośbie udania się do Dien-Bien-Phu, tej pułapki, która zatrzasnęła się nad częścią armii francuskiej.

Po powrocie do Paryża Valerie André przez około pięć lat uczestniczyła jako lekarz, w kształceniu pilotów-oblatywaczy w centrum Brétigny i przyczyniła się do utworzenia laboratorium medyczno-lotniczego. Z pasją oddawała się pilotażowi, który jeszcze później będzie miała sposobność praktykować w Algierii, gdzie — jak powiada — „miałam niezwykłą pracę zarówno w Boufarik, jak i w la Raghaia, jako naczelny lekarz i stuprocentowy pilot."

Dziś ze swego biura w Villacoublay, gdzie naukowe prace sąsiadują ze wspomnieniami wywiezionymi z wyspy Réunion i z Tahiti, Valerie André nadal przeprowadza inspekcje medyczno-wojskowe.

Wraz ze swym mężem, emerytowanym oficerem lotnictwa, należy do wielkiej rodziny lotniczej we Francji. Młodym podchorążym powtarza: „Trzeba być ochotnikiem, by zostać lekarzem w wojsku i trzeba wiedzieć z góry, że nie zbije się majątku wkładając mundur".

Urodzona w kwietniu 1922 r. w Strasburgu, lekarz-generał Valerie André otrzymała dyplom lekarza medycyny w Paryżu w 1948 r. Wstąpiła do służby łączności administracyjnej Dalekiego Wschodu i już w grudniu 1948 r. pracowała tam jako lekarz-kapitan. Potem była naczelnym lekarzem kobiecej izby chorych w Sajgonie, a następnie asystentką neurochirurga w szpitalu wojskowym w Coste .W grudniu 1950 r. otrzymała dyplom cywilnego pilota śmigłowcowego, zostaje dowódcą sekcji śmigłowcowej w jednej z baz lotniczych .W sierpniu 1953 r. powróciła do Paryża, gdzie otrzymała dyplom pilota zawodowego i dyplom pilota wojskowego. Skierowana w 1959 r. do Algierii, była lekarzem naczelnym i pilotem w eskadrze nr 3. W kwietniu 1960 r. mianowana została lekarzem majorem, a w 1962 r. przejęła funkcję naczelnego lekarza na lotnisku wojskowym w Villacoublay. Podpułkownikiem została we wrześniu 1965 r., a w styczniu 1970 r, otrzymując stopień pułkownika, została lekarzem-doradcą technicznym w komendzie wojskowego transportu lotniczego (COTAM), a następnie lekarzem naczelnym szpitali wojskowych. Lekarz naczelny, Valerie André, posiada poza tym dyplomy pilota samolotowego i spadochroniarza wojskowego. Dokonała ogółem 150 ewakuacji sanitarnych i 496 lotów bojowych. Wylatała 4 013 godzin. Lekarz-generał Valerie André ma Krzyż Wojenny (TOE) i jest Komandorem orderu Legii Honorowej.

FELICJA ŻUROWSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1

Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

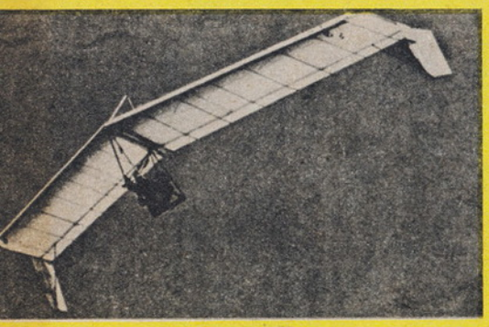
WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9
ul. Kazimierzowska 52,

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, JOLANTA KALITA — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

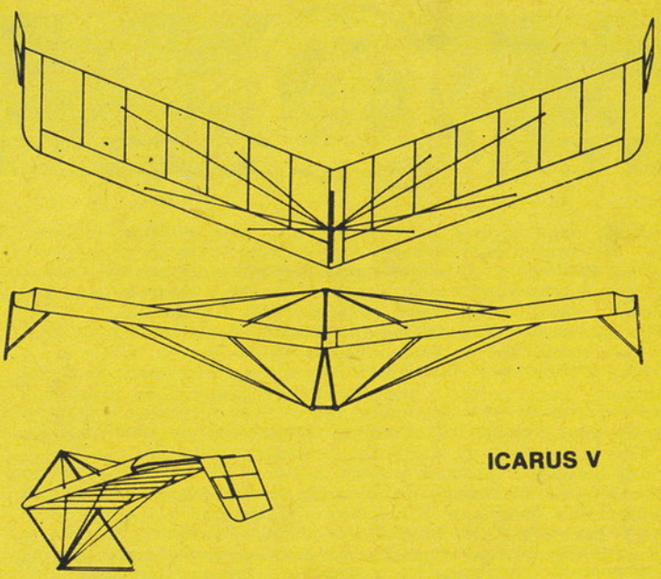
WARUNKI PRENUMERATY: **Prenumeratę na kraj** przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocza roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — zł 156.—, półrocznej zł 78.—, kwartalnej zł 39.— Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności. 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych, redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 2.VII.1976 r. Zam. 589. J-45.

INDEKS 37606



LOTNIA SZTYWNOPŁAT

„Icarus-V", to lotnia – sztywnopłat. Profil Liebeck TK 7315 (15 proc.). Płat dwudźwigarowy z rur duralowych. Żebra z rurek aluminiowych 15 mm rozstawione co 0,65 m. Pokrycie dakronowe. Krawędź natarcia z warstwy laminatowej na piance 3 mm. Profil stały. Wznios – 7,5°. Skos – 20°. Stateczniki i stery na końcach skrzydeł. Niezależne sterowanie sterami oraz przesuniętymi masy ciała pilota. Wariometr, wysokościomierz i prędkościomierz. Na lotni można wykonywać zakręty z ustalonymi przechyleniami do 60°. „Icarus-V" należy do najlepszych lotni świata. Rozpiętość – 9,5 m, cięciwa – 1,52 m, wydłużenie – 6,4, długość – 3,81 m, wysokość – 1,83 m. Pow. nośna – 14,86 m², pow. stateczników (łączna) – 0,28 m², pow. sterów (łączna) – 0,7 m². Masa własna – 29,5 kg (max. 32 kg), masa max. – 129 kg, obciążenie pow. max – 8,7 kg/m². Doskonałość max. – 10 przy 32 km/h, min. opadanie – 1,07 m/s przy 29 km/h, prędkość przeciągnięcia – 26 km/h, prędkość max. – 80,5 km/h, przeciążenie graniczne: 6 g.



ICARUS V

TO „OGAR"

Nasz motoszybowiec SZD-45 „Ogar" na pokazach w locie, podczas tegorocznego salonu lotniczego w Hanowerze.

STEROWIEC... NA OGRZANE POWIETRZE

W Brukseli pokazano prototyp sterowca na ogrzane powietrze. Silnik VW-Rectimo 1600 cm³, zasilany propanem. Śmigło o średnicy 1,8 m. Długość – 30 m, pojemność – 2 720 cm³, masa całkowita – 873 kg. Przewidziana jest produkcja seryjna.

NOWY PAS

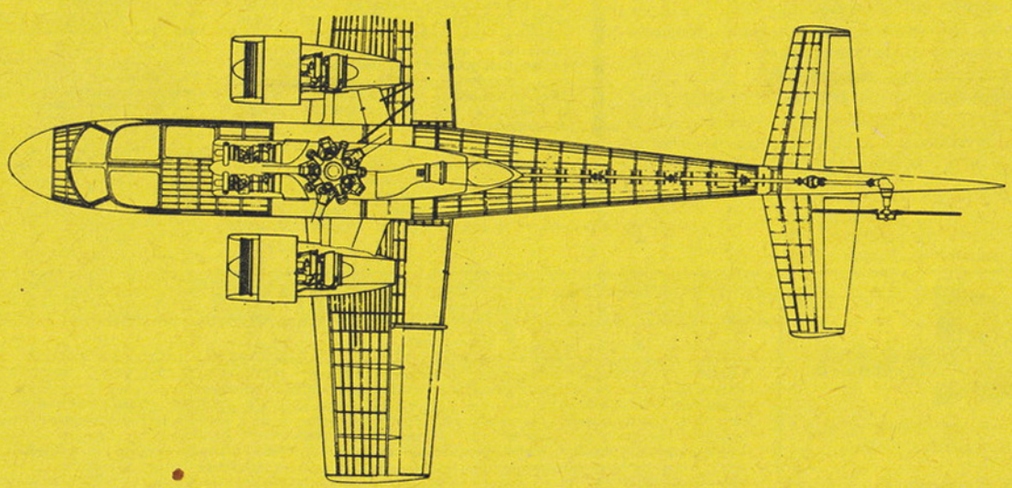
Zdaniem wielu lekarzy i ośrodków medycyny lotniczej niesymetryczny czteropunktowy pas pilota jest lepszy od dotychczas stosowanego. Oto jeden z nich, opracowany specjalnie dla szybowników. Zabezpiecza przed uderzeniem głową w osłonę kabiny podczas lotów termicznych i falowych, lądowań w terenie przygodnym oraz w akrobacji.

MIĘŚNIOLOT BELGIJSKI

Tak wygląda mięśniolot belgijski, o którego próbach informowaliśmy w poprzednim numerze.

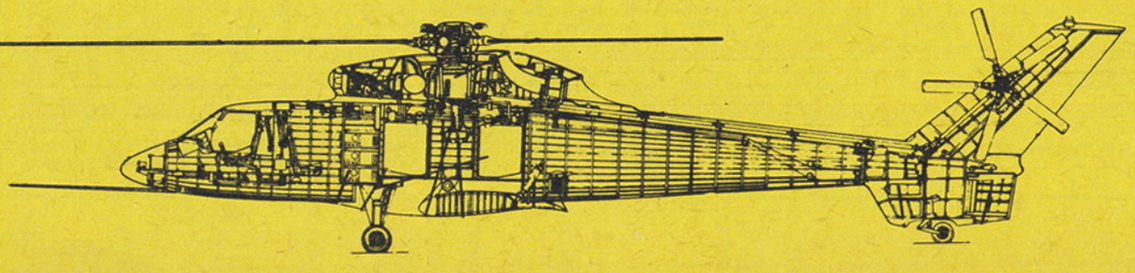
CEL POWIETRZNY

Pierwsze zdjęcie radzieckiego zdalnie sterowanego celu powietrznego, służącego do ćwiczeń pilotów myśliwskich.



ŚMIGŁOWIEC DOŚWIADCZALNY

Rysunki przedstawiają konstrukcję śmigłowca doświadczalnego Sikorsky S-72. Dwa turboodrzutowe silniki dwuprzepływowe TF-34 o ciągu 3 720 kg każdy (na skrzydłach) oraz dwa silniki turbinowe o mocy 1 400 KM, umieszczone na grzbiecie kadłuba i napędzające 5-łopatowy wirnik nośny. Średnica wirnika nośnego – 18,9 m, rozpiętość skrzydeł – 12,75 m, pow. nośna – 34,4 m². Masa własna – 9520 kg, masa całkowita – 11 900 kg. Czas trwania lotu (z prędkością 540 km/h) – 15 min.



Zdjęcia i rysunki: „Awiacja i Kosmonawtika", „Aviation Magazine", „Aviasport", „Der Flieger", „Aerokurier", „Flight".